

# EMQ 2006 de la Regió Metropolitana de Barcelona

---

# 5

## La mobilitat a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona

# Índex

<b>Presentació i síntesi de resultats</b>	<b>3</b>
<b>1. La mobilitat dels residents a la Primera Corona Metropolitana</b>	<b>10</b>
<b>1.1. L'àmbit territorial i la població objecte d'estudi</b>	<b>11</b>
<b>1.2. Caracterització bàsica dels desplaçaments</b>	<b>14</b>
<b>1.3. Distribució dels desplaçaments segons origen i destinació</b>	<b>17</b>
<b>1.4. Els motius del desplaçament</b>	<b>20</b>
<b>1.5. Els modes de transport</b>	<b>23</b>
1.5.1. L'ús dels modes no motoritzats	28
1.5.2. L'ús del transport públic	29
1.5.3. L'ús del transport privat	31
<b>1.6. Multimodalitat i cadenes modals</b>	<b>34</b>
<b>1.7. Motiu dels desplaçaments i mode de transport</b>	<b>40</b>
<b>1.8. Mobilitat i temps</b>	<b>42</b>
1.8.1. La distribució horària	42
1.8.2. La durada mitjana	46
1.8.3. El temps dedicat a la mobilitat	51
<b>1.9. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població</b>	<b>55</b>
1.9.1. Població no mòbil	55
1.9.2. Grau de mobilitat	56
1.9.3. Pautes de mobilitat	60
<b>2. La mobilitat a la Primera Corona: dinàmiques territorials</b>	<b>72</b>
<b>2.1. Caracterització bàsica dels desplaçaments</b>	<b>73</b>
<b>2.2. Fluxos interns i de connexió entre àmbits territorials</b>	<b>77</b>
<b>Annex metodològic</b>	<b>87</b>

# **Presentació i síntesi de resultats**

## Presentació

L'objectiu d'aquest informe és analitzar la mobilitat a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona a partir de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de l'any 2006. Per poder fer una anàlisi més detallada de la mobilitat en aquest territori, s'ha segmentat aquest àmbit en quatre zones: Baix Llobregat Sud, Baix Llobregat Nord, Barcelona i Besòs.

A part d'aquest breu capítol introductori, l'informe s'estructura en dues parts diferenciades: la primera consisteix en una caracterització bàsica de la mobilitat dels residents de la Primera Corona, mentre que la segona descriu els desplaçaments en relació a la seva incidència sobre el territori, amb independència de la zona on resideix l'individu que els realitza.

Al llarg de l'informe s'ha fet la comparativa entre els diferents tipus de dies analitzats: dia feiner i dissabte i festiu.

L'informe conclou amb un annex metodològic que s'ha cregut convenient no incloure dins el cos central del text de l'informe.

## Síntesi de resultats

### **1. La mobilitat dels residents a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona.**

- La població de 4 i més anys resident a l'àmbit de la Primera Corona Metropolitana de Barcelona (2.699.425 persones) realitza un total de 60.649.991 desplaçaments setmanals: 9.548.315 desplaçaments en el promig d'un dia feiner i 6.454.208 desplaçaments en el promig de dissabte i festiu.
- El 93,8% de la població resident a la Primera Corona realitza algun desplaçament en dia feiner, el 6,2% restant és població no mòbil. En dissabte i festiu la població mòbil és del 79,1% i la població no mòbil del 20,9%.
- Els professionals de la mobilitat (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, etc) representen un 1,3% de la població total en dia feiner i un 0,2% de la població de dissabte i festiu. Aquest col·lectiu realitza un total setmanal de 2.975.709

---

desplaçaments (555.191 en dia feiner i 99.877 en dissabte i festiu).

- Sense considerar la mobilitat dels professionals, en un dia feiner els residents a la Primera Corona de Barcelona realitzen un total de 8.993.124 desplaçaments, un promig diari de 3,33 desplaçaments per persona. En dissabte i festiu el nombre de desplaçaments és de 6.354.331, un promig de 2,35 desplaçaments per persona al dia.
- El 93,8% dels desplaçaments en dia feiner de la població general es realitzen a l'interior de la Primera Corona, mentre que en dissabte i festiu el percentatge de desplaçaments interns és del 86,9%. Dins d'aquest territori l'àmbit de Barcelona presenta els valors d'autocontenció per àmbit de residència més elevats (87,8% en dia feiner i 76,5% en dissabte i festiu).
- En relació als desplaçaments de connexió, Barcelona és la primera destinació dels desplaçaments dels residents a la resta de territoris de la Primera Corona, tant en dia feiner com en dissabte i festiu.
- El 30,7% dels desplaçaments realitzats en dia feiner són per motius personals (oci, compres,...) i el 24,0% per motius ocupacionals (treball i estudis). El 45,3% restant són de tornada a casa, ja sigui des d'un motiu personal o ocupacional. En dissabte i festiu la mobilitat ocupacional és minoritària (3,4%) i, per tant, pràcticament tota la mobilitat és generada per motius personals. No s'aprecien diferències significatives en la distribució dels motius segons l'àmbit territorial de residència.
- En relació als modes de transport, els mitjans no motoritzats representen prop de la meitat dels desplaçaments realitzats tant en dia feiner com en dissabte i festiu. L'altra meitat de la mobilitat es reparteix entre el transport públic i el privat, sent majoritari el transport privat, especialment en dissabte i festiu. Al contrari que en el cas dels motius, s'aprecien diferències territorials en el repartiment modal: en allunyar-se de la ciutat de Barcelona s'observa una reducció de la quota d'ús dels transport privat.

- Del total de desplaçaments realitzats per la població de la Primera Corona en dia feiner, el 91,1% dels desplaçaments són unimodals (utilitzen un sol mode de transport) mentre el 8,9% restant són multimodals (combinen més d'un mode de transport). En dissabte i festiu els desplaçaments unimodals representen el 94,6% del total, mentre que els multimodals són el 5,3% restant.
- De promig, un desplaçament està constituït per 1,13 etapes en dia feiner i per 1,08 etapes en dissabte i festiu. El transport públic i els modes no motoritzats són més multimodals que no pas el transport privat, tant en dia feiner com en dissabte i festiu. Territorialment, els desplaçaments realitzats a Barcelona i al Baix Llobregat Nord presenten més multimodalitat que a la resta d'àmbits.
- El vehicle privat és el mode de transport més utilitzat pels residents a la Primera Corona en els seus desplaçaments per motius de treball i estudis, mentre que els modes més utilitzats en els desplaçaments per motius personals són els no motoritzats. Tanmateix, el transport privat augmenta la quota d'ús en els desplaçaments per motius personals de dissabte i festiu en relació al dia feiner.
- La importància de la mobilitat ocupacional en dia feiner fa que es puguin identificar tres hores punta en la distribució horària de la mobilitat al llarg del dia, relacionades amb l'horari d'entrada i de sortida de la feina o estudis. La mobilitat personal és menys concentrada temporalment i es dona principalment a les hores centrals del matí i de la tarda. La distribució horària dels desplaçaments efectuats en dissabte i festiu està molt condicionada per la mobilitat personal, amb dos moments de màxima concentració: un al migdia (de 11 a 13 hores) i l'altre a la tarda-vespre (de 17 a 19 hores).
- La durada mitjana dels desplaçaments a la Primera Corona és de 22,60 minuts en dia feiner i de 27,20 minuts en dissabte i festiu. Barcelona és l'àmbit amb una durada mitjana dels desplaçaments superior, tant en dia feiner com en dissabte i festiu (23,42 minuts en el primer cas i 28,07 en el segon).

- La proximitat dels desplaçaments per motius personals en dia feiner determina la seva menor durada en relació a la mobilitat ocupacional (20,44 minuts i 23,30 minuts respectivament).
- Els desplaçaments de menor durada són els realitzats amb modes no motoritzats (15,55 minuts), seguit dels realitzats amb transport privat (23,63 minuts) i amb transport públic (34,88 minuts). En dissabte i festiu es mantenen aquestes diferències entre modes.
- Barcelona és el territori on els desplaçaments amb modes no motoritzats i amb vehicle privat tenen una durada superior, per contra, és l'àmbit on els desplaçaments amb transport públic són de menor durada. El Baix Llobregat Sud és el territori on la durada dels desplaçaments en transport públic és major.
- En dia feiner, la població resident a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona destina un total de 3,4 milions d'hores a desplaçar-se. Si es relaciona aquest temps total amb la població, el resultat és que cada resident a la Primera Corona dedica més d'una hora al dia (75,25 minuts) a aquesta activitat. En dissabte i festiu la població destina 2,9 milions d'hores a desplaçar-se, 63,98 minuts per persona.
- En relació a les pautes de mobilitat segons les característiques sociodemogràfiques de la població (gènere, edat i situació laboral) s'observa:
  - Segons el gènere, els homes tenen una mobilitat superior que les dones, tant en dia feiner (3,34 desplaçaments per persona en el cas dels homes i 3,33 en el cas de les dones) com en dissabte i festiu (2,48 desplaçaments per persona en el cas dels homes i 2,24 en el cas de les dones).
  - En relació al grup d'edat, la població jove (16-29 anys) és la que té un major grau de mobilitat, mentre que les persones majors de 65 anys són el col·lectiu que presenta una mitjana de desplaçaments més baixa, tant en dia feiner com en dissabte i festiu.
  - Pel que fa a l'activitat laboral, els aturats i els estudiants són els col·lectius més mòbils en dia feiner, mentre que en dissabte i festiu ho són els ocupats.

- Els comportaments dels diferents col·lectius tendeixen a mantenir-se independentment de l'àmbit de residència.

## **2. La mobilitat a la Primera Corona: dinàmiques territorials**

- El nombre total de desplaçaments amb origen i/o destinació a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona en dia feiner és de 9.876.495, i de 6.742.644 desplaçaments en dissabte i festiu.
- Del total de desplaçaments realitzats a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona en dia feiner, el 86,1% són desplaçaments interns en aquest territori i el 13,9% restant de connexió amb l'exterior. En dissabte i festiu els desplaçaments interns representen el 79,3% del total de desplaçaments i els de connexió el 20,7% restant.
- La distribució dels desplaçaments realitzats a la Primera Corona en dia feiner segons el seu motiu mostra com la mobilitat personal és majoritària en els desplaçaments interns (32,1%), mentre que en els fluxos de connexió la mobilitat per motius ocupacionals té major pes (36,8%). En dissabte i festiu la mobilitat personal és majoritària tant en els fluxos interns com en els de connexió.
- En relació al mode de transport, s'observa com més de la meitat dels desplaçaments realitzats dins la Primera Corona es duen a terme amb modes no motoritzats (51,4% en dia feiner i 54,6% en dissabte i festiu), mentre que en els desplaçaments de connexió l'ús del transport privat és predominant (63,0% en dia feiner i 82,4% en dissabte i festiu).
- L'anàlisi dels fluxos de mobilitat que es produeixen dins i entre els quatre àmbits territorials en els que s'ha dividit la Primera Corona mostra:
  - Els fluxos de major magnitud són els que tenen com a origen i destinació el propi àmbit, seguit dels desplaçaments que connecten Barcelona amb els seus territoris veïns: el Baix Llobregat Nord i el Besòs.



- 
- En els quatre territoris analitzats, la mobilitat interna prima sobre la connectivitat. Si s'exclou de l'anàlisi els desplaçaments realitzats en modes no motoritzats, la connectivitat augmenta en tots els àmbits. El Baix Llobregat Nord destaca per ser el territori amb un nivell més alt d'obertura vers l'exterior.
  - Barcelona és l'àmbit amb una capacitat d'atracció més elevada, especialment en dia feiner, mentre que la resta d'àmbits presenten un caràcter fonamentalment emissor.
  - En dia feiner, en els quatre àmbits analitzats els desplaçaments interns responen en major proporció a la mobilitat personal que els de connexió, en que la mobilitat ocupacional és majoritària.
  - Segons els modes de transport, en els desplaçaments interns, dins de cada àmbit, els modes no motoritzats són els que tenen una proporció d'ús més elevada. En els fluxos de connexió, entre àmbits i amb l'exterior de la Primera Corona, hi ha un predomini del transport privat. Tanmateix, el transport públic també té una quota d'ús destacable a tots els àmbits, especialment en els desplaçaments de connexió entre Barcelona i el Baix Llobregat Nord.

# **1. La mobilitat dels residents a la Primera Corona Metropolitana**

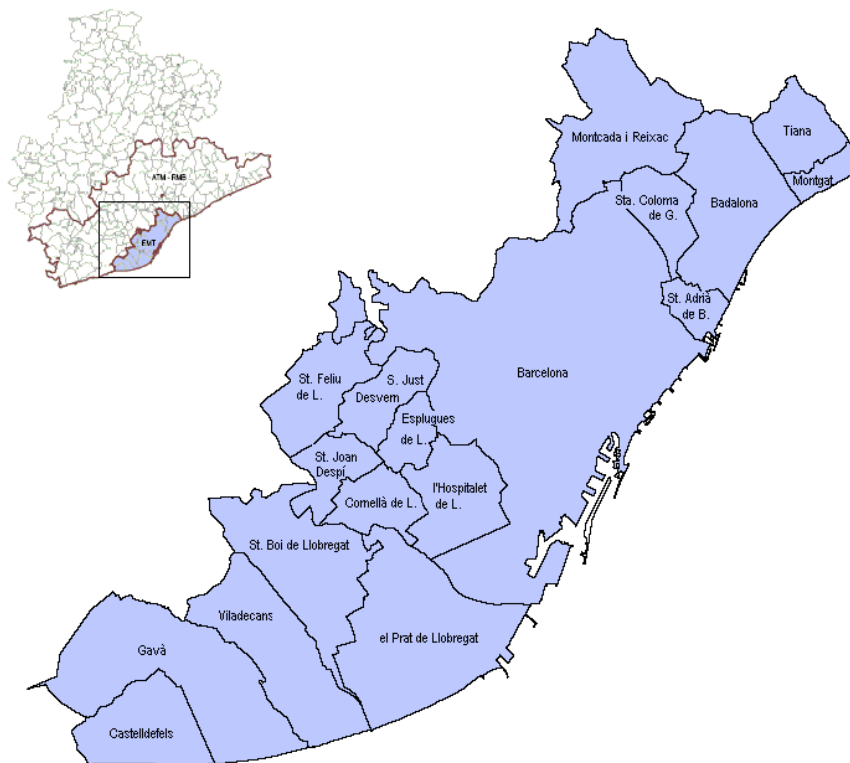
## 1.1. L'àmbit territorial i la població objecte d'estudi

Les dades que s'utilitzen en la present anàlisi fan referència només a la població de 4 anys i més.

Aquest informe té com a unitat d'estudi la mobilitat a l'àmbit territorial de la Primera Corona Metropolitana de Barcelona, formada per 18 municipis: Barcelona, Badalona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans (vegeu el Mapa 1).

L'any 2006, la població de 4 anys i més resident en aquest territori era de 2.699.425 persones.

**Mapa 1: Àmbit territorial de la Primera Corona Metropolitana de Barcelona**



---

Per fer una anàlisi més detallada de la mobilitat en aquest àmbit territorial i conèixer alhora les dinàmiques territorials que s'hi produeixen, s'ha segmentat aquest territori en quatre zones atenent als fluxos entre els municipis:

- Barcelona: comprèn únicament aquest municipi pel seu caràcter independent i de centralitat.
- Baix Llobregat Nord: àmbit que agrega el conjunt de municipis del nord del Baix Llobregat (Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern), juntament amb L'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat, que tot i estar situat al sud de la comarca manté una forta relació amb els municipis d'aquest àmbit, especialment amb L'Hospitalet de Llobregat.
- Baix Llobregat Sud: comprèn els municipis de la Primera Corona Metropolitana situats a la vessant esquerra del riu Llobregat: Castelldefels, Gavà, Sant Boi de Llobregat i Viladecans.
- Besòs: àmbit que aplega els municipis del Barcelonès Nord (Badalona, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet), juntament amb Montcada i Reixac i els municipis del Baix Maresme que formen part de la Primera Corona Metropolitana, Montgat i Tiana.

**Mapa 2: Divisió de la Primera Corona Metropolitana de Barcelona en zones**



**Taula 1: Municipis inclosos en cada una de les zones en què ha estat dividida la Primera Corona Metropolitana de Barcelona**

	Zones			
	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs
Municipis	Castelldefels Gavà Sant Boi de Llobregat Viladecans	Cornellà de Llobregat el Prat de Llobregat Esplugues de Llobregat l'Hospitalet de Llobregat Sant Feliu de Llobregat Sant Joan Despí Sant Just Desvern	Barcelona	Badalona Montcada i Reixac Montgat Sant Adrià de Besòs Santa Coloma de Gramenet Tiana

## 1.2. Caracterització bàsica dels desplaçaments

- Dia feiner: Promig diari de dilluns a divendres.
- Dissabte i festiu: Promig de dissabte, diumenge i festius.
- Total setmanal: Suma total de desplaçaments de dilluns a diumenge.

El nombre de desplaçaments setmanals realitzats pel total de població resident a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona és de 60.649.991 milions, un promig diari de 3,21 desplaçaments per persona. D'aquests, 9.548.315 són realitzats en el promig d'un dia feiner (3,54 desplaçaments per persona i dia), mentre que 6.454.208 són realitzats en el promig de dissabte i festiu (2,39 desplaçaments per persona i dia).

En la realització del total de desplaçaments no hi participen tots els residents a la Primera Corona. Hi ha una part de la població que es caracteritza per no realitzar cap desplaçament (població no mòbil), que en dia feiner representa el 6,2% de la població i en dissabte i festiu augmenta fins el 20,9%.

Els professionals de la mobilitat són els entrevistats que declaren fer més de 7 desplaçaments diaris per motius laborals.

D'altra banda, en relació a la seva mobilitat, la població mòbil es pot diferenciar en dos grups: d'una banda, la població general i, de l'altra, els professionals de la mobilitat, categoria que engloba totes aquelles persones que tenen l'acció de desplaçar-se com un element clau en la seva ocupació (transportistes, missatgers, comercials, tècnics, etc). Aquest darrer col·lectiu, que en dia feiner representa un 1,3% de la població i en dissabte i festiu un 0,2%, realitza un total de 2.975.709 desplaçaments setmanals amb un promig diari de 16,23 desplaçaments per persona.

**Taula 2: Distribució de la població i dels desplaçaments segons el tipus de mobilitat**

	Desplaçaments població general		Desplaçaments professionals de la mobilitat		Desplaçaments totals	
	Total	Promig persona/dia	Total	Promig persona/dia	Total	Promig persona/dia
<b>Promig Dia feiner</b>	8.993.124	3,33	555.191	15,58	<b>9.548.315</b>	<b>3,54</b>
<b>Promig Dissabte i festiu</b>	6.354.331	2,35	99.877	17,86	<b>6.454.208</b>	<b>2,39</b>
<b>Total Desplaçaments setmanals</b>	<b>57.674.283</b>	<b>3,05</b>	<b>2.975.709</b>	<b>16,23</b>	<b>60.649.991</b>	<b>3,21</b>

	Població general		Població total		Professionals de la mobilitat			
	Sense mobilitat	Amb mobilitat						
<b>Població Dia feiner</b>	168.153	6,2%	2.531.272	93,8%	<b>2.699.425</b>	<b>100,0%</b>	35.643	1,3%
<b>Població Dissabte i festiu</b>	563.683	20,9%	2.135.742	79,1%	<b>2.699.425</b>	<b>100,0%</b>	5.592	0,2%

Divisió de la  
Primera Corona  
en àmbits  
territorials:

- Barcelona
- Baix Llobregat Sud
- Baix Llobregat Nord
- Besòs

Els desplaçaments realitzats per la població general i pels professionals de la mobilitat han estat analitzats en funció de l'àmbit de residència. En relació al grau de mobilitat de la població general s'observa com, en dia feiner, els residents al Baix Llobregat Sud són els que realitzen un promig de desplaçaments al dia més elevat (3,40 desplaçaments per persona), significativament per sobre dels desplaçaments que efectuen els residents a la ciutat de Barcelona, que són els que realitzen un menor nombre de desplaçaments en dia feiner (3,31 desplaçaments per persona).

En dissabte i festiu, en canvi, Barcelona és l'àmbit amb un promig de desplaçaments per persona i dia més elevat (2,40 desplaçaments per persona), mentre que al Baix Llobregat Nord és on aquest promig és menor (2,24 desplaçaments per persona).

**Taula 3: Distribució dels desplaçaments segons l'àmbit de residència**

	Desplaçaments població general					
	Dia feiner			Dissabte i festiu		
	N	%	Promig persona/dia	N	%	Promig persona/dia
Barcelona	5.139.452	57,1%	3,31	3.716.228	58,5%	2,40
Baix Llobregat Sud	796.137	8,9%	3,40	552.951	8,7%	2,36
Baix Llobregat Nord	1.708.568	19,0%	3,35	1.142.366	18,0%	2,24
Besòs	1.348.967	15,0%	3,34	942.786	14,8%	2,33
<b>Total Primera Corona</b>	<b>8.993.124</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,33</b>	<b>6.354.331</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,35</b>

Respecte el grau de mobilitat de la població professional en dia feiner, el promig de desplaçaments per persona oscil·la entre els 15,12 desplaçaments per persona dels residents a Barcelona, i els 16,23 desplaçaments per persona dels residents al Besòs.

Donat que en dissabte i festiu el pes dels desplaçaments professionals és molt reduït, no s'ha considerat pertinent realitzar l'anàlisi desagregat segons àmbits de residència.

**Taula 4: Distribució dels desplaçaments dels professionals de la mobilitat segons l'àmbit de residència**

	Desplaçaments professionals de la mobilitat		
	N	Dia feiner %	Promig persona/dia
Barcelona	310.215	55,9%	15,12
Baix Llobregat Sud	52.511	9,5%	16,17
Baix Llobregat Nord	109.821	19,8%	16,17
Besòs	82.644	14,9%	16,23
<b>Total Primera Corona</b>	<b>555.191</b>	<b>100,0%</b>	<b>15,58</b>

Per motius estrictament metodològics, el nivell de concreció de la informació sobre la mobilitat dels professionals no és el mateix que el de la mobilitat de la població general, ja que l'elevat nombre de desplaçaments que realitzen en dificulta un enregistrament exacte. En aquest sentit, la mobilitat professional ha estat recollida a banda de la resta, adaptant la tècnica de recollida d'informació a les especials circumstàncies d'aquest col·lectiu (vegeu el model de qüestionari a l'annex metodològic).

Així, tot i que en aquest primer apartat s'han analitzat certs aspectes de la mobilitat dels professionals, en les pàgines següents d'aquest informe no s'ofereixen dades d'aquest col·lectiu, que es presentaran en una publicació específica sobre la mobilitat ocupacional.



### 1.3. Distribució dels desplaçaments segons origen i destinació

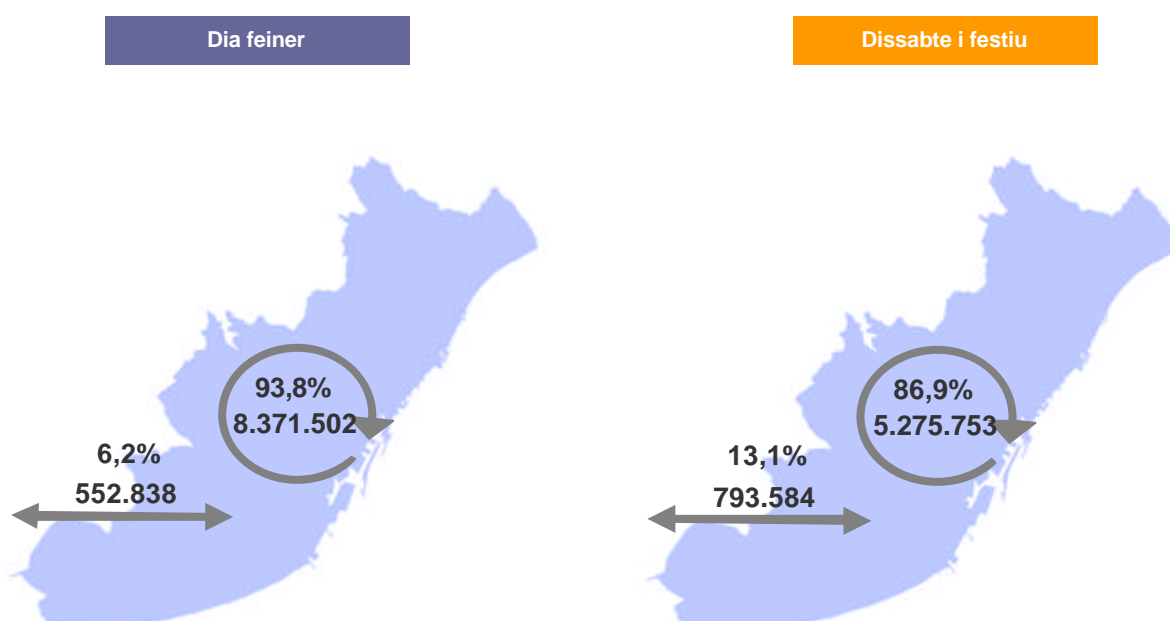
En funció de l'àmbit de residència s'aprecien pautes de mobilitat diferenciades. Entre d'altres efectes, el factor residencial incideix en la dispersió dels desplaçaments sobre el territori: orígens i destinacions.

Dels més de 8 milions de desplaçaments que realitzen els residents a la Primera Corona en dia feiner, el 93,8% tenen com origen i destinació aquest mateix territori, mentre que els fluxos de connexió representen tan sols el 6,2% dels desplaçaments totals dels residents a la Primera Corona.

En dissabte i festiu els residents a la Primera Corona realitzen més de 6 milions de desplaçaments, dels quals el 86,9% són interns, dins aquest àmbit, i el 13,1% són fluxos de connexió.

La major proporció de fluxos de connexió en dissabte i festiu deriva del major pes dels desplaçaments de llarga distància.

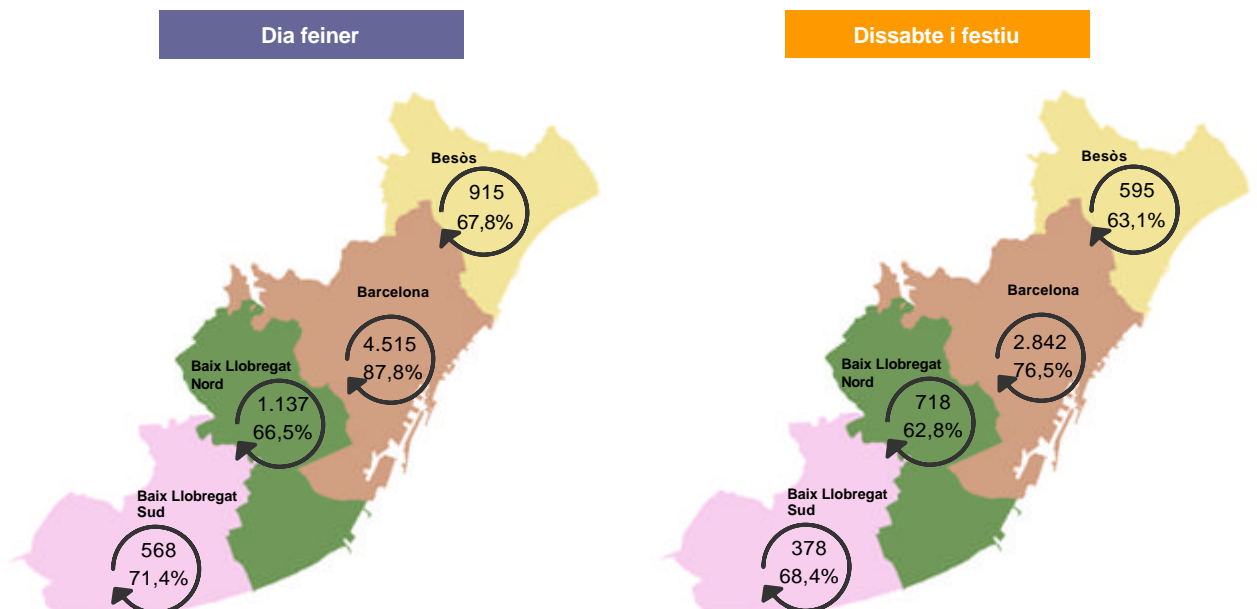
Gràfic 1: Distribució dels desplaçaments interns i de connexió



L'anàlisi segons àmbits de residència mostra diferències significatives en els nivells d'autocontenció.

Així, el gràfic 2 mostra com, tant en dia feiner com en dissabte i festiu, els residents a Barcelona són els que realitzen un major nombre de desplaçaments al propi àmbit de residència (87,8% en dia feiner i 76,5% en dissabte i festiu). Per contra, el Baix Llobregat Nord és el territori on els desplaçaments interns tenen un pes menor (66,5% en feiner i 62,85% en dissabte i festiu), fet que reflecteix el caràcter més obert d'aquest territori, tant en feiner com en dissabte i festiu.

**Gràfic 2: Distribució dels desplaçaments dels residents a la Primera Corona segons àmbits de residència (milers de desplaçaments)**



Centrant l'anàlisi en els fluxos de connexió entre els quatre àmbits territorials analitzats s'observa com Barcelona és la primera destinació dels desplaçaments dels residents a la resta de territoris de la Primera Corona, tant en feiner com en dissabte i festiu.

D'altra banda, l'àmbit de destinació majoritari dels desplaçaments dels residents a Barcelona tant en dia feiner com en dissabte i festiu és el Baix Llobregat Nord, seguit del Besòs i del Baix Llobregat Sud.

**Taula 5: Matriu de desplaçaments segons destinació i àmbit de residència**

		Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs	Fora Primera Corona
Dia feiner	Barcelona		16.001	97.081	36.661	197.304
	Baix Llobregat Sud	67.521		32.206	1.547	25.845
	Baix Llobregat Nord	230.465	16.259		5.383	63.729
	Besòs	160.374	4.031	10.451		62.689
Dissabte i festiu	Barcelona		24.804	49.671	31.266	428.630
	Baix Llobregat Sud	38.892		19.176	2.255	37.003
	Baix Llobregat Nord	107.938	28.733		4.788	96.291
	Besòs	88.874	3.109	4.391		101.799

## 1.4. Els motius del desplaçament

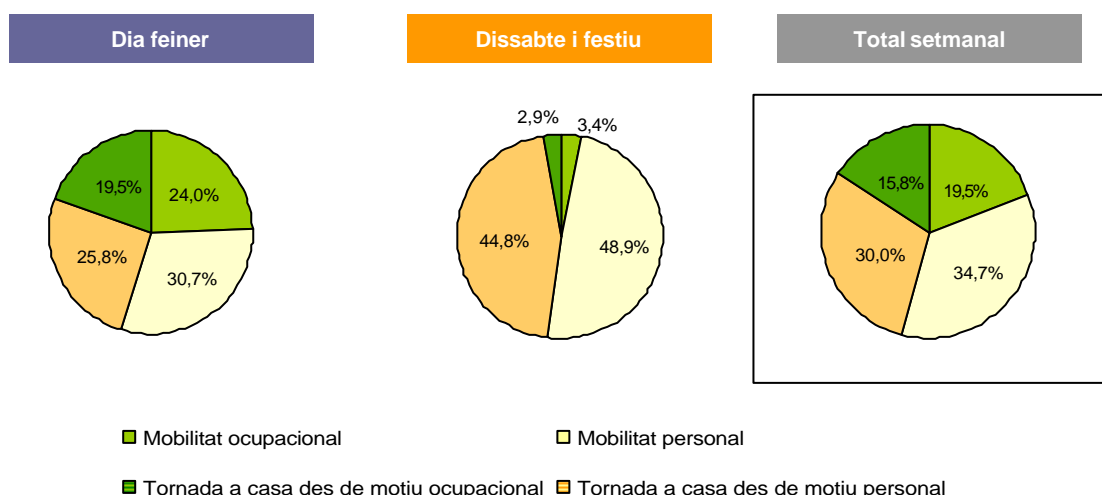
El concepte de pendularitat fa referència al fet de tornar a casa després de cada desplaçament.

Dels 57.674.282 desplaçaments que els residents a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona realitzen a la setmana, un 34,7% corresponen als fluxos realitzats per motius personals, un 19,5% a ocupacionals i el 45,8% restant als moviments de retorn a casa (30,0% des d'un motiu personal i un 15,8% des d'un d'ocupacional). Com es pot observar, les tornades a casa es distribueixen d'acord amb el motiu de desplaçament al qual van associades i el fet que no siguin exactament iguals mostra que no tots els desplaçaments són pendulars.

La distribució dels motius varia significativament en funció del dia analitzat: mentre que en dia feiner els nivells de mobilitat personal i ocupacional són propers (el 30,7% i el 24,0% respectivament), en dissabte i festiu el percentatge de desplaçaments relacionats amb la feina i els estudis es redueix fins al 3,4% en benefici de la mobilitat personal, que s'eleva a gairebé el 50%.

Taula 6 i Gràfic 3: Distribució dels desplaçaments segons el motiu

Motiu del desplaçament	Dia feiner		Dissabte i festiu		Total setmanal	
	Absoluts	%	Absoluts	%	Absoluts	%
Mobilitat ocupacional	2.161.124	24,0%	213.073	3,4%	11.231.768	19,5%
Mobilitat personal	2.760.738	30,7%	3.107.415	48,9%	20.018.520	34,7%
Tornada a casa des de motiu ocupacional	1.751.198	19,5%	184.789	2,9%	9.125.567	15,8%
Tornada a casa des de motiu personal	2.320.064	25,8%	2.849.054	44,8%	17.298.427	30,0%
<b>Total</b>	<b>8.993.124</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.354.331</b>	<b>100,0%</b>	<b>57.674.282</b>	<b>100,0%</b>



De manera desagregada, s'observa com, en la mobilitat ocupacional, la generada per motius de treball és major que la generada per motius d'estudi, tant en dia feiner com en dissabte i festiu.

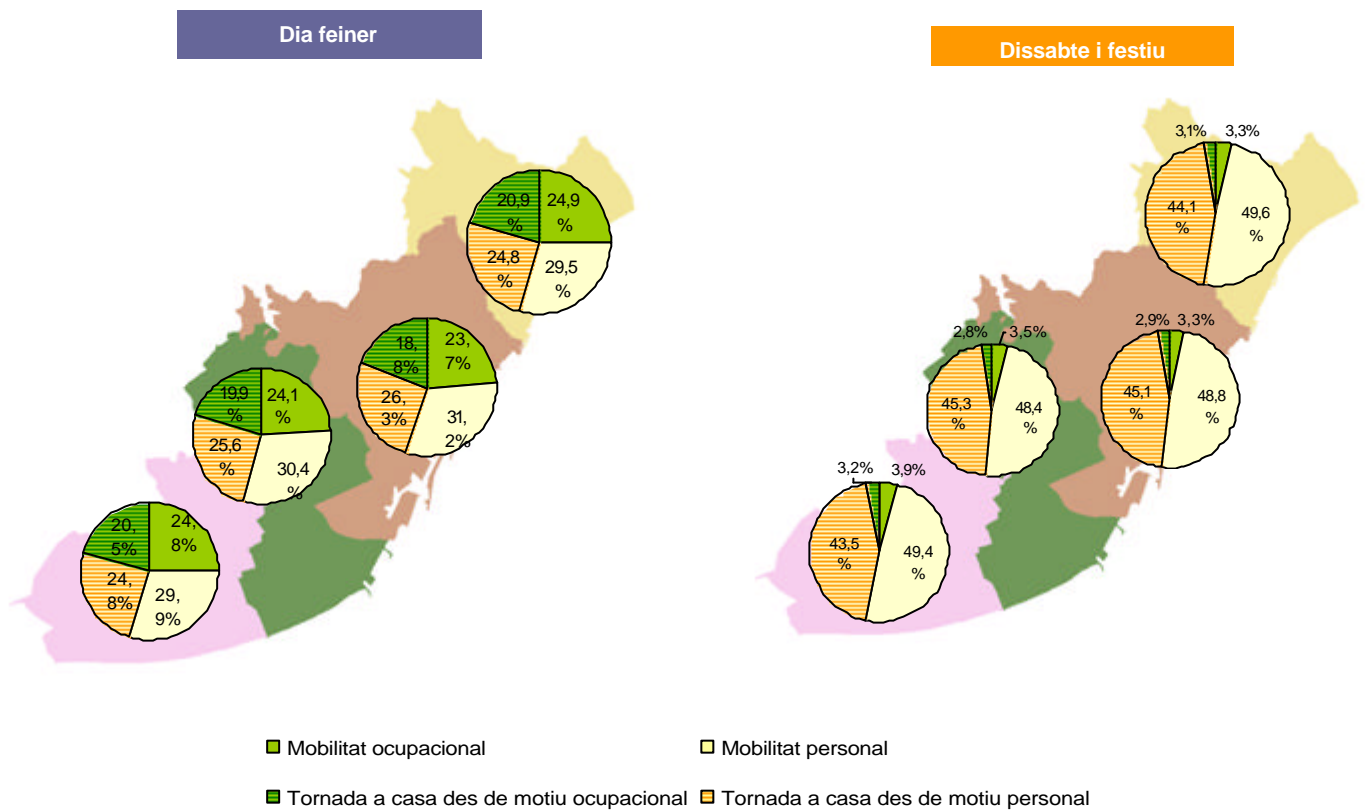
En relació a la mobilitat personal, en dia feiner les compres quotidianes són el motiu de major pes (6,1%), mentre que en dissabte i festiu ho és l'oci i diversió (13,5%) i el passeig (10,6%).

**Taula 7: Distribució dels desplaçaments segons el motiu (desagregat)**

Motiu de desplaçament	Dia feiner		Dissabte i festiu		Total setmanal	
	Absoluts	%	Absoluts	%	Absoluts	%
Treball	1.498.387	16,7%	203.013	3,2%	7.897.962	13,7%
Estudis	662.737	7,4%	10.060	0,2%	3.333.806	5,8%
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>2.161.124</b>	<b>24,0%</b>	<b>213.073</b>	<b>3,4%</b>	<b>11.231.768</b>	<b>19,5%</b>
Compres quotidianes	550.525	6,1%	462.629	7,3%	3.677.884	6,4%
Compres no quotidianes	137.765	1,5%	153.985	2,4%	996.794	1,7%
Acompanyar a persones	387.029	4,3%	99.869	1,6%	2.134.884	3,7%
Oci/diversió	422.796	4,7%	855.754	13,5%	3.825.487	6,6%
Passejar	361.637	4,0%	671.244	10,6%	3.150.673	5,5%
Visita amic/familiar	299.764	3,3%	528.850	8,3%	2.556.520	4,4%
Gestions personals	258.713	2,9%	131.545	2,1%	1.556.657	2,7%
Metge/hospital	186.178	2,1%	21.891	0,3%	974.670	1,7%
Formació no reglada	96.033	1,1%	27.481	0,4%	535.128	0,9%
Menjar fora no d'oci	43.411	0,5%	58.106	0,9%	333.265	0,6%
Altres	16.887	0,2%	96.062	1,5%	276.558	0,5%
<b>Mobilitat personal</b>	<b>2.760.738</b>	<b>30,7%</b>	<b>3.107.415</b>	<b>48,9%</b>	<b>20.018.520</b>	<b>34,7%</b>
Tornada a casa des de motiu ocupacional	1.751.198	19,5%	184.789	2,9%	9.125.567	15,8%
Tornada a casa des de motiu personal	2.320.064	25,8%	2.849.054	44,8%	17.298.427	30,0%
<b>Tornada a casa</b>	<b>4.071.262</b>	<b>45,3%</b>	<b>3.033.843</b>	<b>47,7%</b>	<b>26.423.995</b>	<b>45,8%</b>
<b>Total</b>	<b>8.993.124</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.354.331</b>	<b>100,0%</b>	<b>57.674.282</b>	<b>100,0%</b>

Si s'introdueix a l'anàlisi la variable territorial s'observa com no es produeixen diferències estadísticament significatives en la distribució per motius de la mobilitat segons l'àmbit de residència, ni en dia feiner, ni en dissabte i festiu (veure gràfic 4 i taula 8).

**Gràfic 4 i Taula 8 : Distribució dels desplaçaments segons el motiu i l'àmbit de residència**



Àmbits territorials	Dia feiner				Dissabte i festiu			
	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa ocupacional	Tornada a casa personal
Barcelona	1.217.111	1.605.732	966.039	1.350.570	120.871	1.813.427	106.642	1.675.288
Baix Llobregat Sud	197.228	237.883	163.243	197.783	21.596	273.410	17.500	240.445
Baix Llobregat Nord	410.950	519.655	340.302	437.661	39.670	553.193	31.703	517.799
Besòs	335.835	397.468	281.614	334.050	30.935	467.384	28.945	415.522
<b>Total</b>	<b>2.161.124</b>	<b>2.760.738</b>	<b>1.751.198</b>	<b>2.320.064</b>	<b>213.073</b>	<b>3.107.415</b>	<b>184.789</b>	<b>2.849.054</b>

## 1.5. Els modes de transport

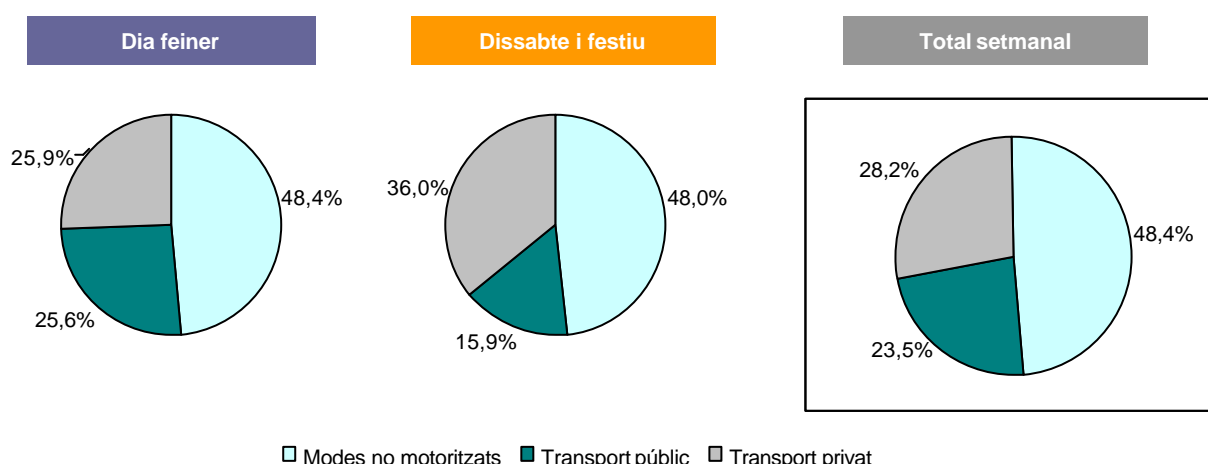
Els desplaçaments multimodals han estat assignats al mitjà principal. En l'assignació del mitjà principal es prioritzen els mitjans de transport motoritzats i, dins d'aquests, els de caràcter més rígid.

Dels 57,7 milions de desplaçaments setmanals realitzats pels residents a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona, 27,9 milions (48,4%) es realitzen amb modes no motoritzats (a peu o en bicicleta), 16,2 milions (28,2%) en transport privat i 13,5 milions (23,5%) en transport públic.

En dia feiner l'ús del transport públic és més elevat que en dissabte i festiu (el 25,6% enfront del 15,9%), tendència que s'inverteix en l'ús del transport privat (25,9% en dia feiner, enfront del 36,0% en dissabte i festiu). L'explicació d'aquest fet respon a causes molt diverses, entre les quals es pot esmentar el major pes dels desplaçaments per motius personals de caràcter familiar en dissabte i festiu, fluxos més relacionats amb l'ús del transport privat.

Taula 9 i Gràfic 5: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport principal

Mode de transport	Dia feiner		Dissabte i festiu		Total setmanal	
	Absoluts	%	Absoluts	%	Absoluts	%
Modes no motoritzats	4.356.774	48,4%	3.052.690	48,0%	27.889.248	48,4%
Transport públic	2.304.691	25,6%	1.011.123	15,9%	13.545.703	23,5%
Transport privat	2.331.659	25,9%	2.290.517	36,0%	16.239.331	28,2%
<b>Total</b>	<b>8.993.124</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.354.331</b>	<b>100,0%</b>	<b>57.674.282</b>	<b>100,0%</b>



Considerant de forma desagregada cadascun dels tres modes de transport s'observa:

- Gairebé el total de desplaçaments amb modes no motoritzats correspon a moviments fets a peu. Els desplaçaments amb bicicleta signifiquen tan sols el 2,0% d'aquest tipus de moviments en dia feiner, participació que augmenta fins al 2,4% en dissabte i festiu, fruit de l'ús lúdic d'aquest mitjà de transport en aquests dies.
- Entre el transport públic, els modes de caràcter urbà (metro i autobús urbà) són els majoritaris tant en dia feiner com en dissabte i festiu, seguit d'altres mitjans de transport ferroviaris de caràcter majoritàriament interurbà com són Renfe Rodalies i FGC.
- Finalment, en el transport privat, el cotxe és el mitjà predominant (79,5% en dia feiner i 91,9% en dissabte i festiu). L'increment del seu pes en els desplaçaments en dissabte i festiu deriva especialment de l'augment dels fluxos realitzats amb cotxe com a acompanyant —passa del 18,2% al 41,7% sobre el total dels desplaçaments en transport privat—, la qual cosa confirma el caràcter més familiar de la mobilitat en dissabte i festiu (per segones residències, per activitats d'oci...); en canvi, en dia feiner el major ús de la moto o del cotxe amb un únic passatger s'associa a la mobilitat ocupacional. Un altre indicador que confirma l'augment de l'ús del transport privat en dissabte i festiu és l'índex d'ocupació per vehicle, que en el cas del cotxe se situa en 1,30 en dia feiner i 1,83 en dissabte i festiu, i en el cas de la moto en 1,06 i 1,17 respectivament.

L'índex d'ocupació per vehicle es determina realitzant el quocient entre el nombre total de desplaçaments en cotxe i els realitzats com a conductor.

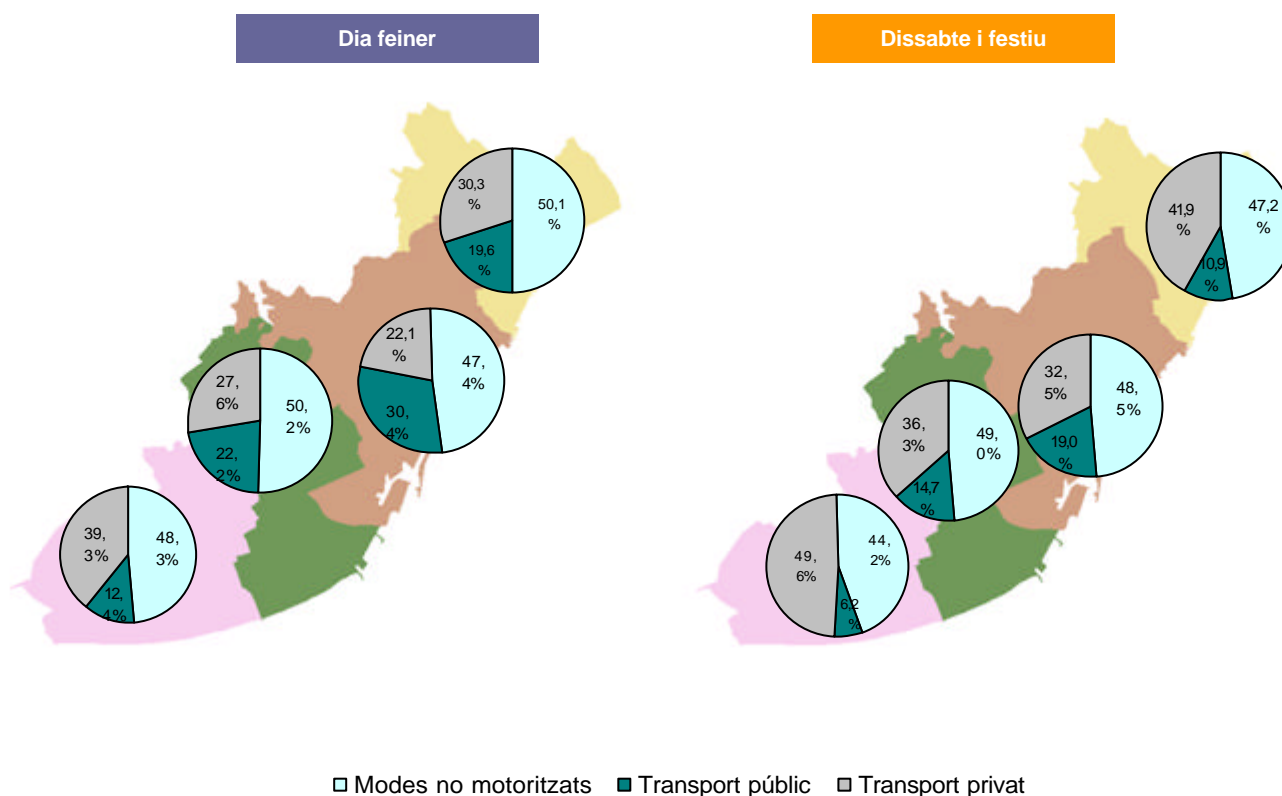


**Taula 10: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport principal (desagregat)**

Mode de transport	Dia feiner		Dissabte i festiu		Total setmanal	
	Absoluts	%	Absoluts	%	Absoluts	%
A peu	4.269.410	47,5%	2.978.342	46,9%	27.303.736	47,3%
Bicicleta	87.363	1,0%	74.349	1,2%	585.513	1,0%
<b>Total modes no motoritzats</b>	<b>4.356.774</b>	<b>48,4%</b>	<b>3.052.690</b>	<b>48,0%</b>	<b>27.889.248</b>	<b>48,4%</b>
Autobús urbà	698.927	7,8%	246.682	3,9%	3.988.000	6,9%
Autobús interurbà	93.709	1,0%	52.799	0,8%	574.143	1,0%
Metro	952.471	10,6%	440.974	6,9%	5.644.305	9,8%
Tramvia	54.705	0,6%	34.612	0,5%	342.749	0,6%
FGC	175.350	1,9%	54.149	0,9%	985.050	1,7%
Renfe Rodalies	189.169	2,1%	94.592	1,5%	1.135.031	2,0%
Autobús empresa	30.608	0,3%	515	0,0%	154.069	0,3%
Autobús escolar	23.634	0,3%	0	0,0%	118.171	0,2%
Autocar (excursions)	10.136	0,1%	21.808	0,3%	94.295	0,2%
Taxi	67.335	0,7%	49.367	0,8%	435.409	0,8%
Tren regional/llarg recorregut	6.555	0,1%	9.456	0,1%	51.689	0,1%
Aviò	1.791	0,0%	4.959	0,1%	18.870	0,0%
Altres transport públic	301	0,0%	1.209	0,0%	3.922	0,0%
<b>Total transport públic</b>	<b>2.304.691</b>	<b>25,6%</b>	<b>1.011.123</b>	<b>15,9%</b>	<b>13.545.703</b>	<b>23,5%</b>
Cotxe com a conductor	1.428.167	15,9%	1.150.743	18,1%	9.442.323	16,4%
Cotxe com a acompanyant	424.433	4,7%	954.346	15,0%	4.030.859	7,0%
Moto com a conductor	392.510	4,4%	145.650	2,3%	2.253.851	3,9%
Moto com a acompanyant	22.907	0,3%	24.304	0,4%	163.143	0,3%
Furgoneta/camió	58.772	0,7%	12.446	0,2%	318.753	0,6%
Altres vehicle privat	4.869	0,1%	3.029	0,0%	30.404	0,1%
<b>Total transport privat</b>	<b>2.331.659</b>	<b>25,9%</b>	<b>2.290.517</b>	<b>36,0%</b>	<b>16.239.331</b>	<b>28,2%</b>
<b>Total</b>	<b>8.993.124</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.354.331</b>	<b>100,0%</b>	<b>57.674.282</b>	<b>100,0%</b>

La major dotació de transport públic de la ciutat de Barcelona determina que aquest sigui l'àmbit on aquest mode de transport assolixi una major quota d'ús (30,4% en dia feiner i 19,0% en dissabte i festiu), en detriment del transport privat que, tal i com es pot veure en el gràfic 6 i taula 11, a Barcelona té una quota d'ús força inferior que a la resta de territoris de la Primera Corona (22,15% en dia feiner i 32,5% en dissabte i festiu). En l'extrem oposat, el territori que presenta un comportament més diferenciat de la resta és el Baix Llobregat Sud, on l'ús del transport públic és només del 12,4% en feiner i 6,2% en dissabte i festiu, mentre que el transport privat representa gairebé el 40% en dia feiner i el 50% en dissabte i festiu.

**Gràfic 6 i Taula 11: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport principal i l'àmbit de residència**

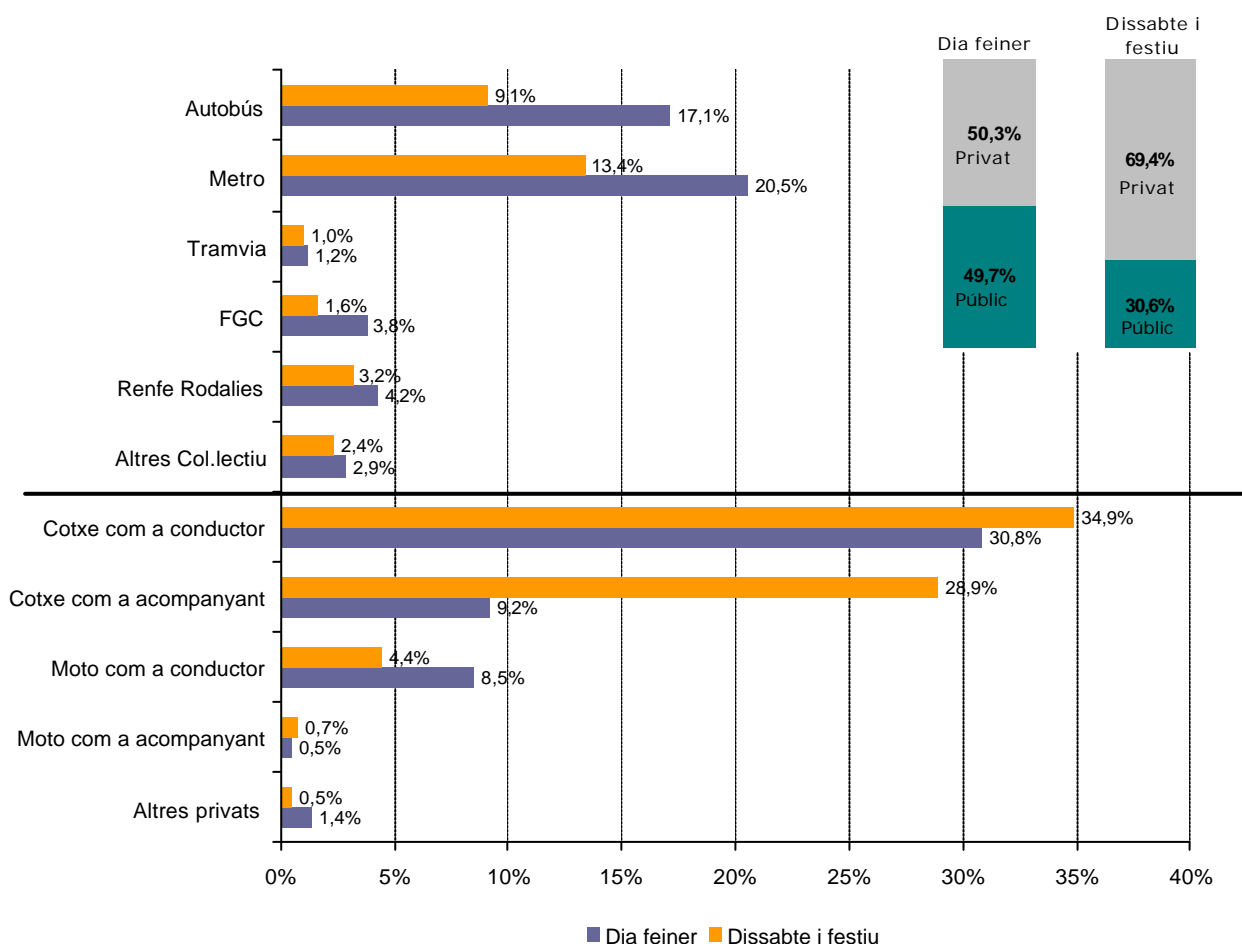


Àmbits territorials	Dia feiner			Dia feiner		
	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat
Barcelona	2.438.029	1.563.189	1.138.234	1.803.789	705.473	1.206.966
Baix Llobregat Sud	384.699	98.644	312.794	244.537	34.234	274.179
Baix Llobregat Nord	857.746	378.626	472.196	559.670	168.394	414.301
Besòs	676.299	264.233	408.436	444.694	103.022	395.071
<b>Total</b>	<b>4.356.774</b>	<b>2.304.691</b>	<b>2.331.659</b>	<b>3.052.690</b>	<b>1.011.123</b>	<b>2.290.517</b>

Centrant l'anàlisi en els modes mecanitzats, s'observa com dels 29,8 milions de desplaçaments realitzats pels residents a la Primera Corona en dia feiner amb aquests modes, el 50,3% es realitzen en transport privat i el 49,7% restant en transport públic. En dissabte i festiu la quota de transport públic decreix notablement (30,6%), fet que es fa present en tots els mitjans, especialment en el cas de l'autobús i els FGC (la quota d'ús d'aquests dos mitjans de transport en dissabte i festiu decreix més del 50% respecte el dia feiner).

En relació als mitjans de transport privat, el predomini del cotxe es manté tots els dies de la setmana, destacant l'augment del cotxe com a acompanyant en dissabte i festiu (31,8% respecte l'11% de dia feiner). En el gràfic següent també es pot observar com l'ús de la moto com a conductor és força més elevat en dia feiner que en dissabte i festiu (10,2% i 4,9%, respectivament).

**Gràfic 7: Repartiment modal i quotes de mercat per modes mecanitzats**



### 1.5.1 L'ús dels modes no motoritzats

Més de la meitat dels desplaçaments realitzats en modes no motoritzats es corresponen a desplaçaments de menys de 10 minuts, tant en dia feiner com en dissabte i festiu (57,9% i 54,4% respectivament). Tanmateix, en dissabte i festiu la proporció de desplaçaments a peu de més de 10 minuts és major que en dia feiner, donat que s'incrementa notablement la mobilitat generada per motiu de passeig, que és de major durada. Paral·lelament, en dissabte i festiu també creix l'ús de la bicicleta.

**Taula 12: Distribució dels desplaçaments amb modes no motoritzats**

Mitjans no motoritzats	Dia feiner	Dissabte i Festiu
Peu <= 5 minuts	31,9%	31,7%
Peu de 6 a 10 minuts	26,0%	22,7%
Peu > 10 minuts	40,1%	43,2%
Bici	2,0%	2,4%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>4.356.774</b>	<b>3.052.690</b>

En tots els àmbits territorials, la proporció de desplaçaments a peu de més de 10 minuts és major en dissabte i festiu que en dia feiner en detriment dels desplaçaments de menys de 5 minuts i de 6 a 10 minuts, associats a distàncies curtes, que presenten una proporció d'ús més elevada de dilluns a divendres. En relació a la bicicleta, s'observa com, excepte a Barcelona, en dissabte i festiu l'ús d'aquest mitjà de transport augmenta respecte el dia feiner, especialment al Baix Llobregat Sud.

**Taula 13: Distribució dels desplaçaments no motoritzats segons la corona de residència**

Modes no motoritzats	Dia feiner				Dissabte i festiu			
	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs
Peu <= 5 minuts	29,0%	36,8%	36,2%	33,9%	31,0%	35,4%	33,1%	30,6%
Peu de 6 a 10 minuts	25,6%	27,7%	26,0%	26,5%	22,4%	24,6%	23,7%	21,9%
Peu >10 minuts	42,4%	34,7%	37,1%	38,7%	43,8%	37,4%	41,6%	45,9%
Bici	2,9%	0,8%	0,8%	0,9%	2,9%	2,6%	1,6%	1,6%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>2.438.029</b>	<b>384.699</b>	<b>857.746</b>	<b>676.299</b>	<b>1.803.789</b>	<b>244.537</b>	<b>559.670</b>	<b>444.694</b>

## 1.5.2. L'ús del transport públic

Els mitjans ferroviaris representen més del 60% del total de desplaçaments realitzats en transport públic tant en dia feiner com en dissabte i festiu, sent el metro el mitjà més utilitzat ambdós tipus de dia (42,5% i 43,6%, respectivament). No obstant, l'ús d'altres mitjans ferroviaris com el servei de rodalies de Renfe i els FGC també assolixen una quota d'ús significativa. Excepte en el cas dels FGC, l'ús en termes relatius dels mitjans ferroviaris és major en dissabte i festiu que en dia feiner.

En el cas de l'autobús (urbà i interurbà), s'observa una quota d'ús força major en dia feiner (35,4%) que en dissabte i festiu (29,6%).

**Taula 14: Distribució dels desplaçaments amb mitjans de transport públic**

Mitjans de transport públic	Dia feiner	Dissabte i festiu
Bus	34,4%	29,6%
Mitjans ferroviaris	59,8%	62,7%
Metro	41,3%	43,6%
Renfe (**)	8,5%	10,3%
FGC	7,6%	5,4%
Tramvia	2,4%	3,4%
Taxi	2,9%	4,9%
Altres mitjans	2,9%	2,8%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>2.304.691</b>	<b>1.011.123</b>

(\*\*) Inclou Renfe Rodalies, i recorreguts de mitjana i llarga distància

La distribució dels mitjans de transport públic segons l'àmbit de residència mostra com a Barcelona és on més disminueix l'ús de l'autobús en dissabte i festiu respecte un dia feiner. En el cas dels mitjans ferroviaris s'observa una disminució important d'ús en dissabte i festiu al Baix Llobregat Sud i al Besòs respecte el dia feiner, mentre que a Barcelona i al Baix Llobregat Nord es produeix la situació inversa, en dissabte i festiu n'augmenta l'ús en termes relatius. La mateixa situació es dona en el cas del taxi.

**Taula 15: Distribució dels desplaçaments en transport públic segons àmbit de residència**

Mitjans de transport públic	Dia feiner				Dissabte i Festiu			
	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs
Bus	37,0%	36,6%	23,9%	33,0%	30,4%	40,4%	20,0%	36,5%
Mitjans ferroviaris	57,3%	56,6%	70,1%	61,2%	61,1%	48,5%	77,1%	54,4%
Metro	43,5%	9,2%	39,9%	42,7%	46,9%	4,4%	43,1%	35,0%
Renfe (**)	4,9%	31,6%	12,1%	15,7%	7,7%	24,4%	15,1%	15,8%
FGC	7,8%	14,3%	8,9%	2,3%	4,8%	18,8%	8,1%	0,2%
Tramvia	1,1%	1,5%	9,2%	0,6%	1,8%	1,0%	10,8%	3,4%
Taxi	3,5%	1,6%	2,0%	1,1%	6,1%	0,9%	1,6%	3,1%
Altres mitjans	2,2%	5,3%	3,9%	4,8%	2,3%	10,2%	1,4%	6,0%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>1.563.189</b>	<b>98.644</b>	<b>378.626</b>	<b>264.233</b>	<b>705.473</b>	<b>34.234</b>	<b>168.394</b>	<b>103.022</b>

(\*\*) Inclou Renfe Rodalies, i recorreguts de mitjana i llarga distància

## El títol de transport

El *Títol integrat* correspon als títols del Sistema Tarifari Integrat (STI) que comprèn la RMB amplia da fins als límits del serveis ferroviaris de rodalies.

Els *Títols socials* inclouen títols per a famílies nombroses, gent gran i gent jove.

*Altres títols* inclouen passis de transport, bitllets turístics entre d'altres.

Aprofundint en l'anàlisi del transport públic s'ha estudiat la distribució de les validacions segons els diferents tipus de títols de transport utilitzats pels residents a la Primera Corona. La taula següent mostra com el títol integrat (STI) és el majoritari tant en dia feiner com en dissabte i festiu (78,6% i 73,3%, respectivament). Els títols socials i els bitllets senzills, en canvi, tenen una major proporció d'ús en dissabte i festiu (14,5% i 5,9% respectivament) que en dia feiner (11,7% i 2,3%).

**Taula 16: Distribució de les validacions segons el títol de transport utilitzat**

Títol de transport	Dia feiner	Dissabte i festiu
Bitllet senzill	2,3%	5,9%
Títol integrat (STI)	78,6%	73,3%
Títol multiviatge operador	1,9%	1,5%
Títols socials	11,7%	14,5%
Altres títols	5,4%	4,8%
Ns/Nc	0,1%	0,1%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>2.548.133</b>	<b>1.047.001</b>

L'ús del títol integrat és major al Baix Llobregat Sud que a la resta d'àmbits, especialment en dissabte i festiu, mentre que a Barcelona és on se'n fa un ús més reduït. Així mateix s'observa com els títols socials presenten un ús més estès a Barcelona que als altres àmbits de la Primera Corona, situació que pot ser deguda a l'estructura demogràfica de la ciutat, amb una població més envellida.

**Taula 17: Distribució de les validacions segons el títol de transport utilitzat i àmbit de residència**

Títol de transport	Feiner				Dissabte i Festiu			
	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs
Bitllet senzill	2,3%	2,3%	2,2%	2,7%	5,2%	1,8%	8,4%	7,7%
Títol integrat (STI)	75,5%	85,4%	84,0%	84,8%	71,3%	91,9%	79,5%	68,3%
Títol multiviatge operador	2,0%	2,1%	1,7%	1,6%	1,2%	0,7%	2,3%	2,0%
Títols socials	13,9%	6,5%	7,8%	7,5%	17,2%	4,6%	8,7%	10,1%
Altres títols	6,2%	3,6%	4,3%	3,2%	5,0%	1,0%	1,1%	11,0%
Ns/Nc	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>1.667.340</b>	<b>134.886</b>	<b>445.049</b>	<b>300.858</b>	<b>714.869</b>	<b>39.279</b>	<b>189.743</b>	<b>103.111</b>

### 1.5.3. L'ús del transport privat

La majoria de desplaçaments realitzats en transport privat es fan en cotxe, especialment en dissabte i festiu, en què la proporció d'ús arriba fins al 91,9%. Per altra banda, s'observa com l'ús de la moto, que és el segon mitjà en importància, passa d'un 17,8% en dia feiner a un 7,4% en dissabte i festiu.

**Taula 18: Distribució dels desplaçaments en transport privat**

Mitjans de transport privat	Dia feiner	Dissabte i festiu
Cotxe	79,5%	91,9%
Moto	17,8%	7,4%
Furgoneta/camió	2,5%	0,5%
NS/NC	0,2%	0,1%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>2.331.659</b>	<b>2.290.517</b>

Aquest predomini del cotxe dins del transport privat es produeix en tots els àmbits territorials de la Primera Corona, tant en feiner com en dissabte i festiu, essent més pronunciat l'ús en aquests darrers.

La ciutat de Barcelona es perfila com l'àmbit que fa menys ús relatiu del cotxe, tot i que en dissabte i festiu l'ús augmenta considerablement. Per altra banda, el Baix Llobregat Sud és on se'n fa un major ús relatiu en dia feiner (92,0%), mentre que en dissabte i festiu ho és l'àmbit del Besòs (97,0%).

En el cas de la moto, Barcelona és clarament l'àmbit on es fa un major ús d'aquest mitjà (27,7% en feiner i 11,1% en dissabte i festiu).

**Taula 19: Distribució dels desplaçaments en transport privat segons àmbit de residència**

Mitjans de transport privat	Dia feiner				Dissabte i Festiu			
	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs
Cotxe	70,0%	92,0%	86,0%	88,7%	88,0%	96,0%	95,5%	97,0%
Moto	27,7%	5,5%	11,1%	7,3%	11,1%	3,4%	4,1%	2,6%
Furgoneta/camió	2,1%	2,3%	2,6%	3,8%	0,9%	0,4%	0,1%	0,0%
NS/NC	0,2%	0,2%	0,3%	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%	0,4%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>1.138.234</b>	<b>312.794</b>	<b>472.196</b>	<b>408.436</b>	<b>1.206.966</b>	<b>274.179</b>	<b>414.301</b>	<b>395.071</b>

## L'aparcament

Les dades sobre el lloc d'aparcament es refereixen únicament als desplaçaments en què la persona declara ser el conductor del cotxe.

La distribució dels tipus d'aparcament entre els usuaris del cotxe mostra com l'aparcament lliure al carrer, ja sigui en calçada o en altres zones de l'espai públic destinades a aquesta funció, és el tipus d'estacionament majoritari, tant en feiner (43,2%), com en dissabte i festiu (46,7%), seguit per l'aparcament de propietat, lloguer o concessió (29,3% en feiner i 32,8% en dissabte i festiu).

**Taula 20: Distribució del tipus d'aparcament**

Tipus d'aparcament	Dia feiner	Dissabte i festiu
Aparcament lliure al carrer	43,2%	46,7%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	29,3%	32,8%
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	3,8%	4,4%
Zona blava	2,1%	1,7%
Àrea verda	0,7%	0,7%
Aparcament d'intercanvi modal	0,1%	0,1%
Aparcament permès en franja nocturna o festius	0,1%	0,1%
Aparcament gratuït en destinació	16,9%	11,3%
No aparca, sols para un moment	3,7%	2,2%
Ns/Nc	0,1%	0,0%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>1.441.163</b>	<b>1.153.099</b>



Segons l'àmbit de residència, s'observa com a Barcelona és on l'aparcament lliure el carrer presenta una menor proporció d'ús tant en dia feiner com en dissabte i festiu, fet que va associat al major ús de l'aparcament en propietat, lloguer o concessió en aquesta ciutat.

**Taula 21: Distribució del tipus d'aparcament segons àmbit de residència**

Tipus d'aparcament	Dia feiner				Dissabte i Festiu				
	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs	Barcelona	Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Besòs	
Aparcament lliure al carrer	35,9%	48,4%	46,8%	50,8%	44,3%	51,5%	47,4%	49,2%	
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	32,4%	27,5%	27,5%	26,1%	35,0%	30,9%	31,3%	29,9%	
Pàrking de pagament (per hores o minuts)	5,2%	3,2%	2,7%	2,4%	4,5%	2,7%	6,2%	3,4%	
Zona blava	2,7%	1,8%	1,4%	1,7%	1,9%	2,4%	0,9%	1,6%	
Àrea verda	1,6%	0,1%	0,1%	0,1%	1,3%	0,1%	0,2%	0,1%	
Aparcament d'intercanvi modal	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	
Aparcament permès en franja nocturna o festius	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	
Aparcament gratuït en destinació	18,0%	15,1%	17,4%	15,2%	10,7%	11,3%	10,8%	13,1%	
No aparca, sols para un moment	3,8%	3,6%	3,8%	3,6%	2,2%	1,1%	2,9%	2,1%	
Ns/Nc	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	
<b>Total (N)</b>	<b>609.191</b>	<b>225.299</b>	<b>318.527</b>	<b>288.147</b>	<b>573.203</b>	<b>143.783</b>	<b>228.245</b>	<b>207.868</b>	

## 1.6. Multimodalitat i cadenes modals

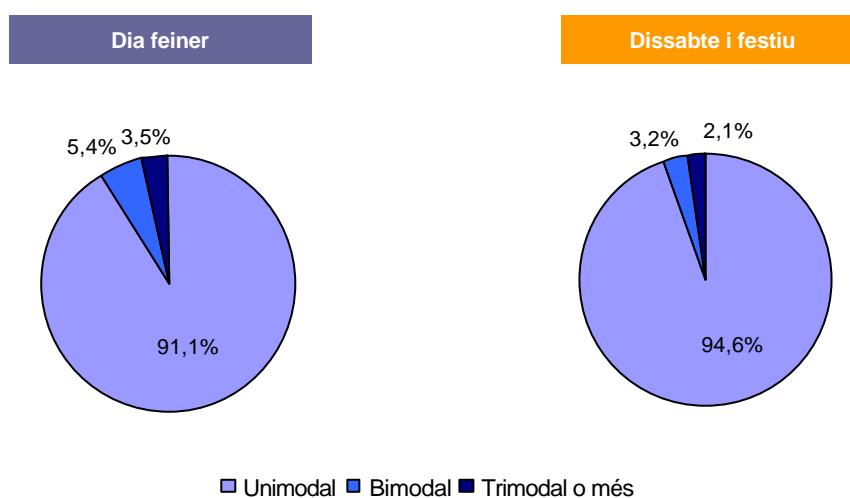
- Desplaçaments unimodals: quan s'utilitza només un mode de transport.

- Desplaçaments multimodals: quan s'utilitza més d'un mode de transport.

Un desplaçament pot estar constituït per més d'una etapa, cadascuna de les quals es pot dur a terme amb modes de transport diferents. La incorporació de les etapes del desplaçament permet que l'anàlisi de la mobilitat no es limiti únicament al mode de desplaçament principal, sinó que és possible determinar quines són les cadenes modals utilitzades en els desplaçaments.

Del total de desplaçaments realitzats en dia feiner per la població de la Primera Corona el 91,1% són unimodals, el 5,4% són bimodals i el 3,5% restant utilitza un mínim de tres modes de transport. En dissabte i festiu la multimodalitat és menor (el 5,3% respecte el 8,9% en dia feiner).

**Gràfic 8: Distribució dels desplaçaments segons l'ús de cadenes modals**



En total, el nombre d'etapes dels desplaçaments realitzats a la Primera Corona en un dia feiner és de 10,1 milions, mentre que en dissabte i festiu és de 6,8 milions. Si aquesta xifra es posa en relació amb el nombre de desplaçaments 9,0 milions en feiner i 6,4 en dissabte i festiu, s'obté una ràtio d'1,13 etapes per desplaçament en feiner i 1,08 en dissabte i festiu.

**Taula 22: Etapes i distribució dels desplaçaments segons ús de cadenes modals**

Multimodalitat	Dia feiner	Dissabte i Festiu
Unimodal	8.194.101	6.012.986
Bimodal	488.647	206.344
Trimodal i més	310.376	135.000
Multimodals	799.023	341.345
<b>Total desplaçaments</b>	<b>8.993.124</b>	<b>6.354.331</b>
<b>Total etapes</b>	<b>10.144.178</b>	<b>6.846.327</b>
<b>Ràtio etapes/desplaçaments</b>	<b>1,13</b>	<b>1,08</b>

La taula següent mostra el nivell de multimodalitat segons els modes de transport: el transport públic és el mode que presenta una major multimodalitat, especialment en dia feiner (1,76 etapes per desplaçament), seguit dels modes no motoritzats (1,17 etapes per desplaçament). La multimodalitat del transport privat és força menor (1,03 etapes per desplaçament) i es manté invariable independentment de si es tracta d'un dia feiner o d'un dissabte i festiu.

**Taula 23: Ràtio entre el nombre d'etapes i de desplaçaments segons mode de transport**

Modes de transport		Dia feiner	Dissabte i Festiu
Modes no motoritzats	Etapes	5.078.053	3.401.714
	Desplaçaments	4.356.280	3.051.445
	Ràtio etapes/desplaçaments	1,17	1,11
Transport públic	Etapes	2.704.628	1.125.636
	Desplaçaments	1.540.568	718.441
	Ràtio etapes/desplaçaments	1,76	1,57
Transport privat	Etapes	2.361.497	2.318.978
	Desplaçaments	2.297.253	2.243.100
	Ràtio etapes/desplaçaments	1,03	1,03
<b>Total</b>	<b>Etapes</b>	<b>10.144.178</b>	<b>6.846.327</b>
	<b>Desplaçaments</b>	<b>8.993.124</b>	<b>6.354.331</b>
	<b>Ràtio etapes/desplaçaments</b>	<b>1,13</b>	<b>1,08</b>

A Barcelona i al Baix Llobregat Nord la multimodalitat és major que a la resta d'àmbits, tant en dia feiner com en dissabte i festiu. Aquest fet és coherent amb el major ús relatiu del transport públic que es dona en aquests àmbits, ja que, com ja s'ha indicat, el transport públic és el mode més associat a la multimodalitat. Dins dels desplaçaments multimodals, els bimodals són majoritaris en tots els àmbits estudiats.

**Taula 24: Distribució dels desplaçaments segons l'ús de cadenes modals i àmbit de residència**

Àmbit de residència	Dia feiner				Total (%)	Total (N)
	Unimodal	Bimodal	Trimodal o més	Total (%)		
Barcelona	90,6%	5,8%	3,6%	<b>100,0%</b>	<b>5.139.452</b>	
Baix Llobregat Sud	93,0%	3,8%	3,2%	<b>100,0%</b>	<b>796.137</b>	
Baix Llobregat Nord	90,8%	5,8%	3,5%	<b>100,0%</b>	<b>1.708.568</b>	
Besòs	92,4%	4,5%	3,1%	<b>100,0%</b>	<b>1.348.967</b>	

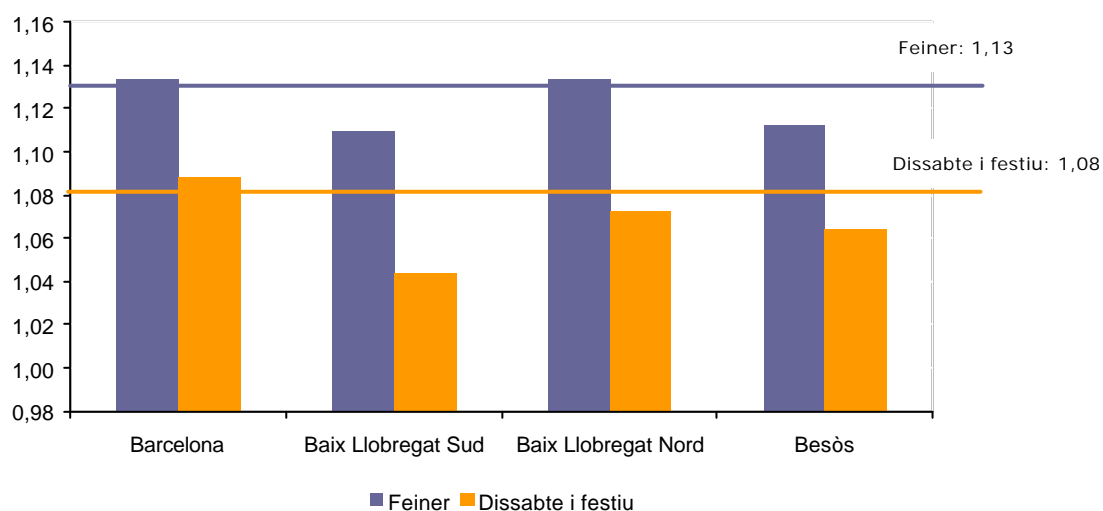
  

Àmbit de residència	Dissabte i festiu				Total (%)	Total (N)
	Unimodal	Bimodal	Trimodal o més	Total (%)		
Barcelona	93,9%	3,7%	2,4%	<b>100,0%</b>	<b>3.716.227</b>	
Baix Llobregat Sud	96,9%	2,1%	1,0%	<b>100,0%</b>	<b>552.951</b>	
Baix Llobregat Nord	94,8%	3,3%	1,9%	<b>100,0%</b>	<b>1.142.366</b>	
Besòs	96,0%	2,0%	2,0%	<b>100,0%</b>	<b>942.786</b>	

Si es posa en relació el nombre d'etapes i de desplaçaments segons l'àmbit de residència s'observa la tendència apuntada en la taula anterior, és a dir, la major multimodalitat del Barcelonès i el Baix Llobregat Nord, especialment en feiner.

Cal destacar, que en tots els àmbits la multimodalitat és superior en dia feiner que en dissabte i festiu.

**Gràfic 9: Ràtio entre el nombre d'etapes i de desplaçaments segons l'àmbit de residència**



## Desplaçaments unimodals

Dels 8,1 milions de desplaçaments realitzats amb un únic mitjà de transport en un dia feiner, el 53,2% es realitzen a peu o amb bicicleta, el 18,8% en transport públic i el 28,0% en transport privat. En dissabte i festiu es manté aquesta distribució, malgrat que l'ús del transport privat augmenta considerablement en detriment dels modes no motoritzats i el transport públic. En general, s'observa com els modes no motoritzats i el transport privat són de caràcter majoritàriament unimodal, mentre que en els desplaçaments realitzats en transport públic es fa un ús combinat més gran de diferents mitjans de transport.

**Taula 25: Distribució dels desplaçaments unimodals segons el mode de transport**

Mode de transport	Dia feiner		Dissabte i festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
No motoritzat	4.356.280	53,2%	3.051.445	50,7%
Transport públic	1.540.568	18,8%	718.441	11,9%
Transport privat	2.297.253	28,0%	2.243.100	37,3%
<b>Total</b>	<b>8.194.101</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.012.986</b>	<b>100,0%</b>

## Desplaçaments multimodals

Les cadenes modals s'han agrupat segons la combinació dels tres modes de transport, amb independència del nombre i l'ordre de les etapes.

La combinació de modes no motoritzats respon la combinació de desplaçaments a peu i en bicicleta.

Dels 799.023 desplaçaments multimodals que es realitzen en un dia feiner, un 61,2% són bimodals i el 38,8% restant són desplaçaments en els que s'utilitzen tres i més mitjans de transport. En dissabte i festiu la proporció de desplaçaments bimodals és del 60,5%, mentre que els trimodals o més representen el 39,5% dels desplaçaments multimodals.

Tal com mostra la taula 26, les cadenes modals més utilitzades són les que combinen el transport públic amb els modes no motoritzats (47,5% en dia feiner i 48,7% en dissabte i festiu) i diferents mitjans de transport públic (44,7% en dia feiner i 33,2% en dissabte i festiu).

**Taula 26: Distribució dels desplaçaments multimodals segons la tipologia de cadenes modals**

Cadena modal	Feiner		Dissabte i festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
No motoritzat + Públic	379.218	47,5%	166.080	48,7%
Públic + Públic	356.779	44,7%	113.357	33,2%
No motoritzat + Privat	30.836	3,9%	43.590	12,8%
Públic + Privat	26.456	3,3%	14.235	4,2%
No motoritzat + Privat + Públic	4.639	0,6%	2.045	0,6%
Privat + Privat	710	0,1%	792	0,2%
No motoritzat + No motoritzat	385	0,05%	1.245	0,4%
<b>Total</b>	<b>799.023</b>	<b>100,0%</b>	<b>341.345</b>	<b>100,0%</b>

L'anàlisi dels desplaçaments multimodals mitjançant la combinació de modes no motoritzats i mitjans de transport públic, mostra com les principals cadenes modals combinen el mode a peu amb mitjans de caràcter urbà, especialment el metro, seguit amb menor proporció de l'autobús urbà.

**Taula 27: Distribució dels desplaçaments multimodals en modes no motoritzats i transport públic segons les principals combinacions**

Combinació modal	Desplaçaments	%
Peu + Metro	175.747	46,3%
Peu + Autobús urbà	111.882	29,5%
Peu + FGC	25.264	6,7%
Peu + Renfe Rodalies	25.133	6,6%
Peu + Autobús interurbà	16.119	4,3%
Peu + Tramvia	11.235	3,0%
Peu + Autobús empresa	3.572	0,9%
Peu + Autobús escolar	3.194	0,8%
Peu + Taxi	2.003	0,5%
FGC + Bicicleta	1.137	0,3%
Renfe Rodalies + Bicicleta	1.032	0,3%
Peu + Tren regional/llarg rec.	1.018	0,3%
Altres combinacions modals	1.881	0,5%
<b>Total</b>	<b>379.218</b>	<b>100,0%</b>

La combinació metro + metro en un desplaçament no es considera cadena modal. La justificació d'aquesta determinació és que no s'ha de validar a l'hora de realitzar el transbordament.

Centrant l'anàlisi en els desplaçaments multimodals realitzats mitjançant la combinació de dos o més mitjans de transport públic, s'observa com en dia feiner les principals cadenes modals combinen mitjans de caràcter urbà, especialment el metro i l'autobús urbà, amb mitjans interurbans, principalment ferroviaris com els FGC i Renfe.

Amb tot, el metro és el mitjà que més es combina amb altres mitjans de transport públic, entre els que destaquen l'autobús urbà (18,3%), els FGC (15,5%) i el servei de rodalies de Renfe (10,1%).

**Taula 28: Distribució dels desplaçaments multimodals en transport públic segons les principals combinacions entre mitjans**

Combinació de mitjans públics	Desplaçaments	%
Autobús urbà + Metro	65.252	18,3%
Metro + FGC	55.151	15,5%
Metro + Renfe Rodalies	36.184	10,1%
Autobús urbà + Metro	16.061	4,5%
Metro + FGC	16.059	4,5%
Autobús interurbà + Metro	16.029	4,5%
Autobús urbà + Renfe Rodalies	14.139	4,0%
Metro + Renfe Rodalies	12.225	3,4%
Autobús urbà + FGC	9.472	2,7%
Autobús urbà + Autobús interurbà	7.107	2,0%
Metro + Tramvia	7.096	2,0%
Autobús urbà + Tramvia	5.464	1,5%
Autobús urbà + Metro + FGC	5.174	1,5%
FGC + Renfe Rodalies	5.080	1,4%
Autobús urbà + Metro + Renfe Rodalies	4.681	1,3%
Autobús interurbà + Metro	4.605	1,3%
Autobús urbà + Renfe Rodalies	4.249	1,2%
Metro + Autobús empresa	2.994	0,8%
FGC + Renfe Rodalies	2.947	0,8%
Taxi + Avió	2.766	0,8%
Autobús urbà + FGC	2.257	0,6%
Autobús urbà + Tramvia	2.229	0,6%
Autobús interurbà + Renfe Rodalies	2.063	0,6%
Autobús urbà + Autobús interurbà	2.051	0,6%
Altres	55.444	15,5%
<b>Total</b>	<b>356.779</b>	<b>100,0%</b>

## 1.7. Motiu dels desplaçaments i mode de transport

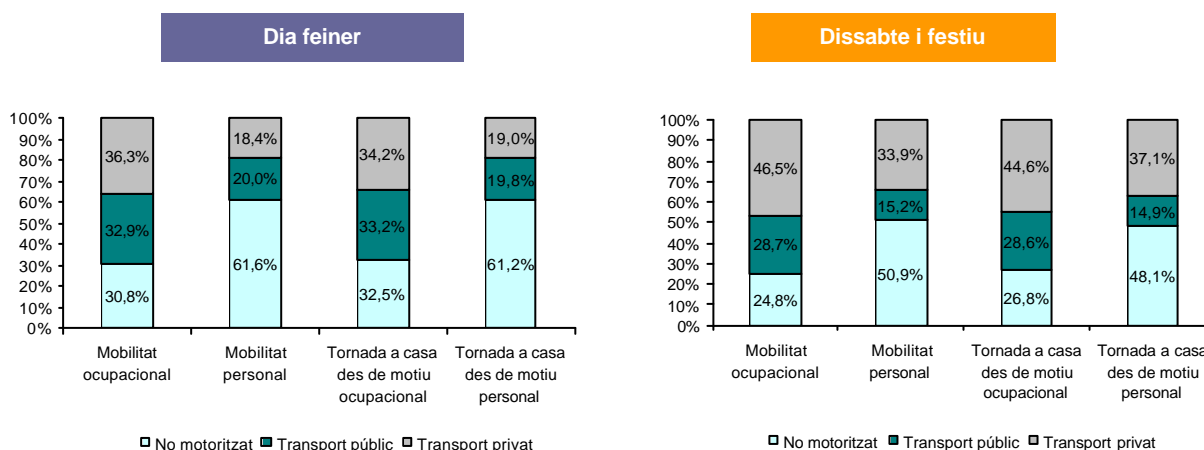
Fins ara la caracterització de la mobilitat s'ha fet a partir de dues variables de forma independent: el motiu del desplaçament i el mode de transport. En aquest apartat el creuament d'ambdues variables ens permet conèixer el mode de transport utilitzat en les agrupacions dels quatre motius de la mobilitat.

Si bé en dia feiner el vehicle privat és el mode de transport més utilitzat pels residents a la Primera Corona en els seus desplaçaments per motius ocupacionals (36,3%), el transport públic i els modes no motoritzats també tenen una quota d'ús important en aquest tipus de desplaçament (32,9% i 30,8 respectivament). En canvi, en els desplaçaments generats per motius personals l'ús dels modes no motoritzats és majoritari (61,6%), seguit del transport públic (20,0%) i finalment el transport privat (18,45).

En dissabte i festiu destaquen les següents diferències respecte el dia feiner:

- D'una banda, l'augment de la importància del transport privat en la mobilitat ocupacional (46,5%).
- De l'altra, el descens important dels modes no motoritzats en la mobilitat personal a favor del vehicle privat, que s'explica pel fet que les activitats d'oci realitzades en dissabte i festiu no tenen necessàriament el caràcter de proximitat del dia feiner.

**Gràfic 10: Distribució modal dels desplaçaments segons el motiu**





L'anàlisi territorial mostra (veure taula 29):

- En relació a la mobilitat personal, els desplaçaments efectuats en modes no motoritzats són predominants en tots els àmbits, tant en dia feiner com en dissabte i festiu, excepte en el cas del Baix Llobregat Sud en dissabte i festiu, en que els desplaçaments per motius personals es realitzen de forma majoritària en transport privat.
- En relació a la mobilitat ocupacional, l'ús dels modes mecanitzats és predominant en tots els àmbits territorials. En concret, a Barcelona i en dia feiner, predomina l'ús del transport públic, mentre que a la resta d'àmbits és majoritari l'ús del transport privat.

**Taula 29: Distribució modal dels desplaçaments segons el motiu i segons la corona i comarca de residència.**

		Àmbit de residència		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa des de motiu ocupacional	Tornada a casa des de motiu personal	TOTAL
Feiner	Barcelona	No motoritzat		29,7%	60,1%	31,4%	59,8%	47,4%
		Transport públic		37,9%	24,8%	38,5%	24,4%	30,4%
		Transport privat		32,3%	15,1%	30,0%	15,7%	22,1%
		<b>Total</b>		<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
		<b>Total (N)</b>		<b>1.217.111</b>	<b>1.605.732</b>	<b>966.039</b>	<b>1.350.570</b>	<b>5.139.452</b>
	Baix Llobregat Sud	No motoritzat		31,4%	61,4%	33,4%	61,9%	48,3%
		Transport públic		17,5%	8,4%	17,5%	7,9%	12,4%
		Transport privat		51,1%	30,3%	49,1%	30,2%	39,3%
		<b>Total</b>		<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>		<b>197.228</b>	<b>237.883</b>	<b>163.243</b>	<b>197.783</b>	<b>796.137</b>	
	Baix Llobregat Nord	No motoritzat		32,5%	63,7%	33,9%	63,5%	50,2%
		Transport públic		30,1%	15,6%	31,1%	15,5%	22,2%
		Transport privat		37,4%	20,6%	35,0%	21,1%	27,6%
		<b>Total</b>		<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>		<b>410.950</b>	<b>519.655</b>	<b>340.302</b>	<b>437.661</b>	<b>1.708.568</b>	
	Besòs	No motoritzat		32,6%	65,0%	34,1%	63,6%	50,1%
Transport públic			26,8%	13,4%	26,7%	13,7%	19,6%	
Transport privat			40,6%	21,7%	39,2%	22,6%	30,3%	
<b>Total</b>			<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	
<b>Total (N)</b>		<b>335.835</b>	<b>397.468</b>	<b>281.614</b>	<b>334.050</b>	<b>1.348.967</b>		
Dissabte i festiu	Barcelona	No motoritzat		28,0%	51,8%	30,1%	47,6%	48,5%
		Transport públic		32,0%	18,2%	31,7%	18,1%	19,0%
		Transport privat		39,9%	30,0%	38,2%	34,2%	32,5%
		<b>Total</b>		<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>		<b>120.871</b>	<b>1.813.427</b>	<b>106.642</b>	<b>1.675.288</b>	<b>3.716.227</b>	
	Baix Llobregat Sud	No motoritzat		23,2%	46,2%	24,3%	45,3%	44,2%
		Transport públic		10,3%	6,0%	10,1%	5,8%	6,2%
		Transport privat		66,4%	47,8%	65,6%	48,9%	49,6%
		<b>Total</b>		<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>		<b>21.596</b>	<b>273.410</b>	<b>17.500</b>	<b>240.445</b>	<b>552.951</b>	
	Baix Llobregat Nord	No motoritzat		19,9%	51,8%	21,5%	49,9%	49,0%
		Transport públic		27,7%	14,6%	31,1%	12,9%	14,7%
		Transport privat		52,4%	33,6%	47,4%	37,2%	36,3%
		<b>Total</b>		<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>		<b>39.670</b>	<b>553.193</b>	<b>31.703</b>	<b>517.799</b>	<b>1.142.366</b>	
	Besòs	No motoritzat		19,6%	49,0%	21,9%	49,0%	47,2%
Transport públic			29,6%	10,0%	25,6%	9,6%	10,9%	
Transport privat			50,8%	41,0%	52,5%	41,5%	41,9%	
<b>Total</b>			<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	
<b>Total (N)</b>		<b>30.935</b>	<b>467.384</b>	<b>28.945</b>	<b>415.522</b>	<b>942.786</b>		

## 1.8. Mobilitat i temps

Una altra dimensió que s'estudia de la mobilitat a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona és la temporal, en concret: la distribució horària, la durada mitjana dels desplaçaments i el temps total dedicat a desplaçar-se.

### 1.8.1. La distribució horària

La distribució horària mostrada en aquest apartat fa referència a l'hora d'inici dels desplaçaments

Una de les dimensions temporals de la mobilitat que l'enquesta permet analitzar és la distribució dels desplaçaments segons la seva hora d'inici.

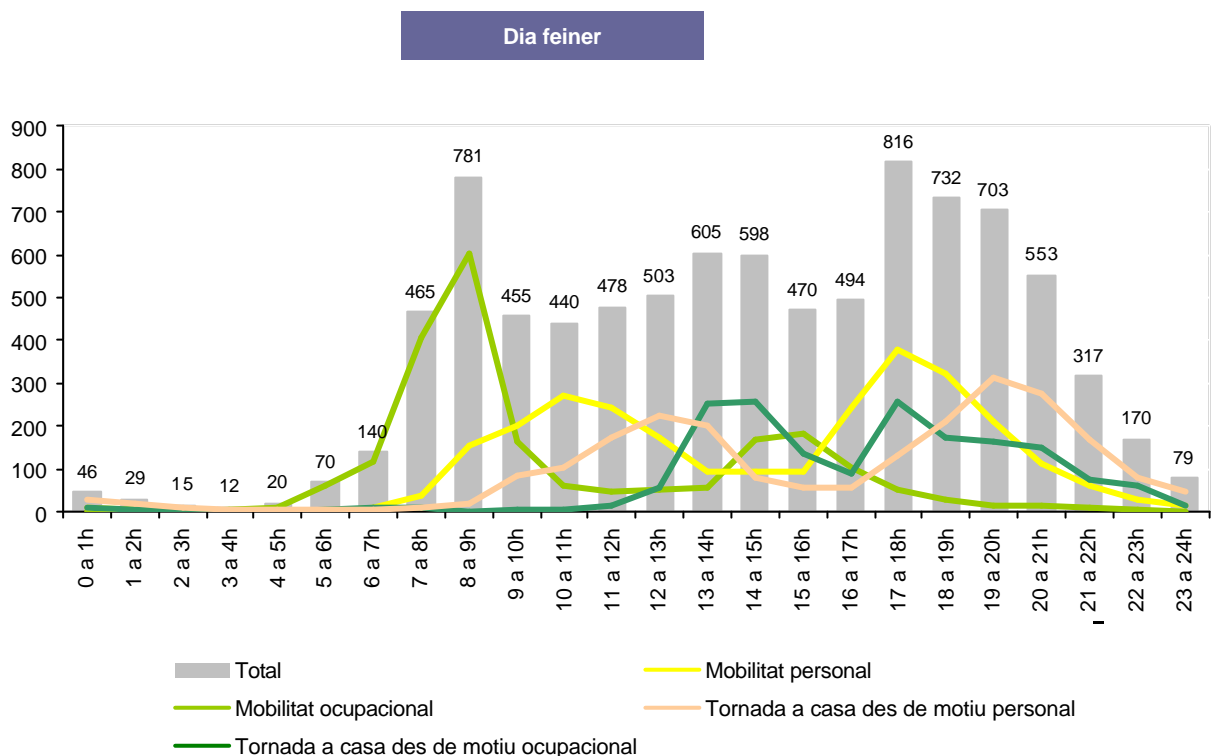
Com es pot observar al gràfic 11, la mobilitat en dia feiner presenta tres períodes punta o moments de màxima concentració dels desplaçaments relacionats, bàsicament, amb les hores d'entrada i de sortida del lloc de treball o d'estudi. La primera hora punta es concentra entre les 7 i les 9 hores, quan es realitzen més d'1,2 milions de desplaçaments (el 13,9% del total diari), la segona punta diària té lloc al migdia, de 13 a 15 hores quan es realitzen el 13,4% dels desplaçaments diaris. La darrera franja de concentració de desplaçaments es produeix a la tarda-vespre, i comprèn una franja horària més àmplia, de 17 a 20 hores, quan es realitza el 25,0% de la mobilitat diària.

Així, la distribució horària dels desplaçaments en dia feiner està molt condicionada per la mobilitat ocupacional. Si ens centrem només en aquest tipus de desplaçaments, s'observa com gairebé la meitat (46,8%) tenen lloc entre les 7 i les 9 hores del matí, mentre que la segona punta diària, relacionada amb l'entrada a la feina amb horari partit, té lloc entre les 14 i les 16 hores (16,2%).

En canvi, la mobilitat per motius personals presenta una distribució horària diferent i en general menys rígida. Així, s'observen dues franges horàries de major intensitat d'aquest tipus de desplaçaments: les hores centrals del matí (entre les 9 i les 12 hores es fan el 26,0% dels desplaçaments per aquest motiu) i de la tarda (entre les 17 i les 19 hores es fan el 25,4%). Es tracta, doncs, d'una distribució temporal que s'ajusta força a l'horari comercial i dels serveis.

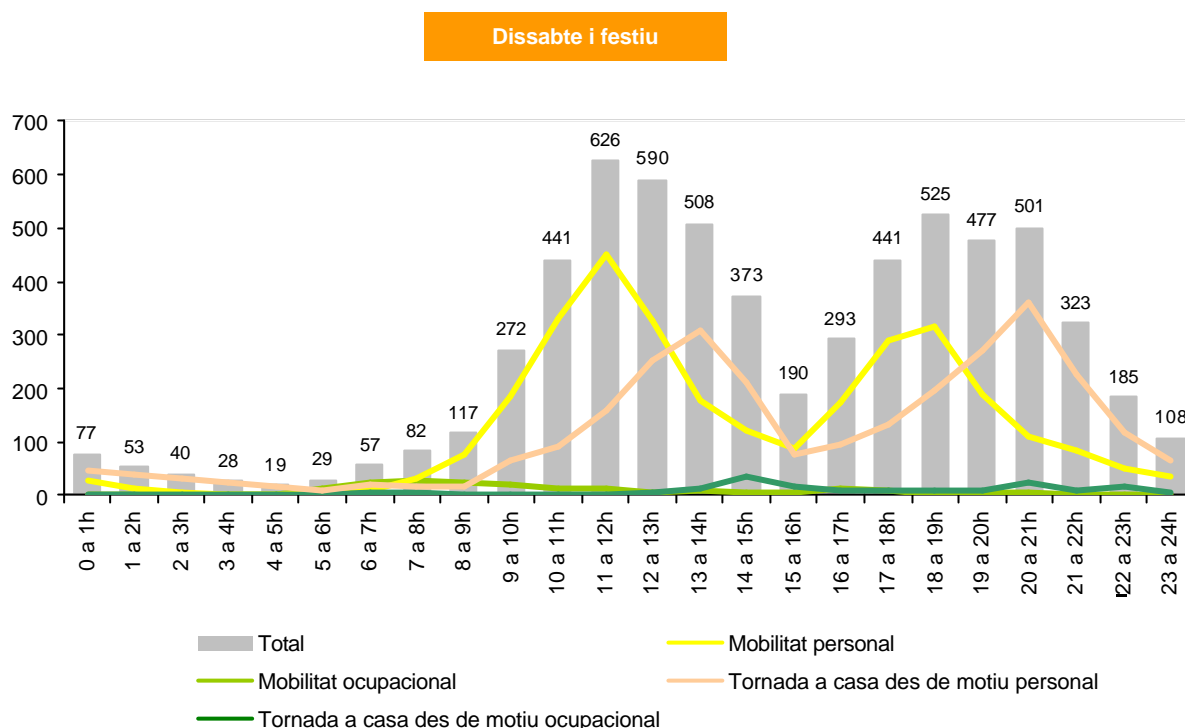
Les tornades a casa des dels diferents motius obeeixen a la mateixa lògica que els desplaçaments d'anada: unes puntes més destacades en el cas de la tornada des d'un motiu ocupacional al migdia (entre les 13 i les 15 hores) i a la tarda (entre les 17 i les 18 hores), i una distribució més homogènia en el cas de la tornada des d'un motiu personal al llarg del matí i de la tarda.

**Gràfic 11: Distribució horària dels desplaçaments segons el motiu (en milers de desplaçaments).**



La distribució horària dels desplaçaments efectuats en dissabte i festiu està molt condicionada per la mobilitat personal. Si ens centrem només en aquest tipus de desplaçaments, s'observa com el 25,1% tenen lloc entre les 11 i 13 hores del matí, mentre que la segona concentració màxima de desplaçaments és produïda de 17 a 19 hores, quan es realitzen el 19,5% dels trajectes generats per motius personals. Les tornades a casa des de motius personals segueixen la tendència dels fluxos efectuats per aquest motiu, tot i que els moments de màxima concentració d'aquestes tornades es produeixen dues hores més tard que el flux del motiu.

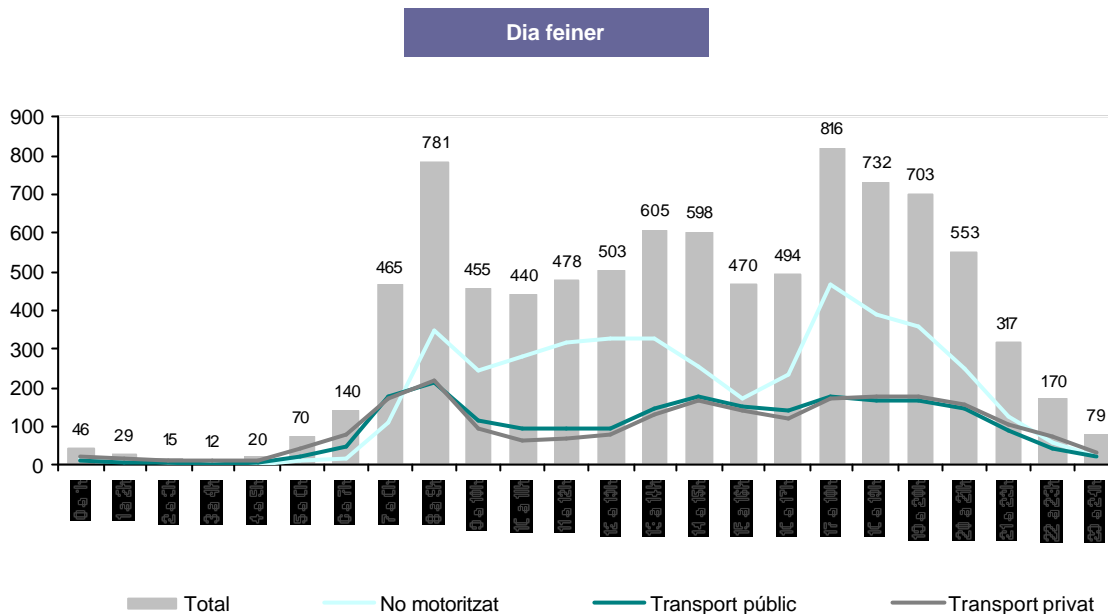
**Gràfic 12: Distribució horària dels desplaçaments segons el motiu (en milers de desplaçaments).**



Si ens centrem en la distribució horària de la mobilitat segons el mode agrupat de transport usat en els desplaçaments realitzats en dia feiner, s'observen dos comportaments força diferenciats:

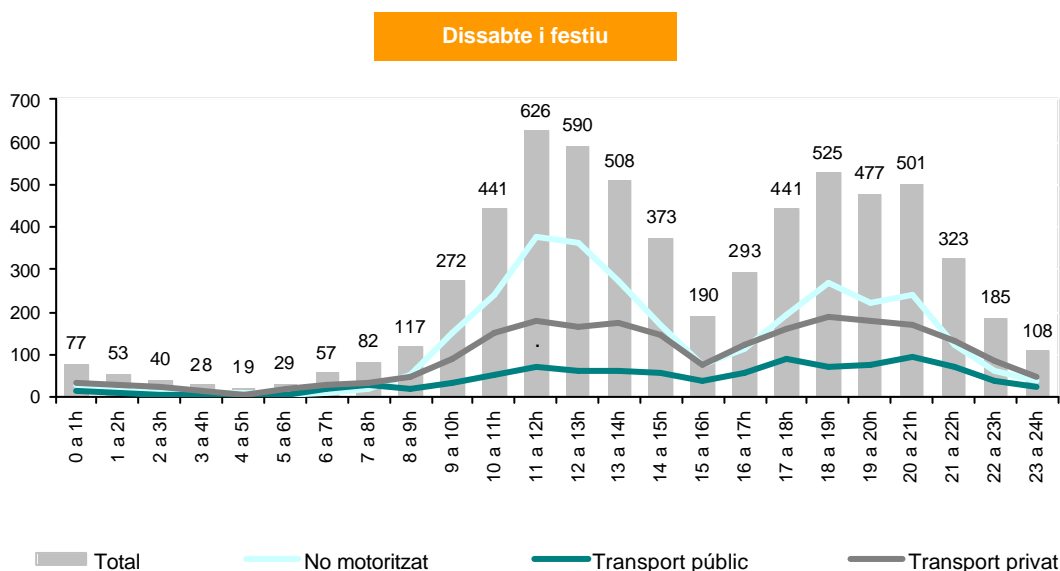
- D'una banda, l'ús del transport públic i del transport privat segueixen una pauta gairebé idèntica, determinada per l'accés al lloc de treball o d'estudi, amb uns moments de màxima concentració de 7 a 9 hores, de 14 a 15 hores i de 17 a 18 hores, tot i que es manté molt estable entre les 7 i les 21 hores.
- Pel que fa als modes no motoritzats, s'observa un màxim entre les 8 i les 9 hores del matí i un altre entre les 17 i les 18 hora de la tarda relacionats amb l'entrada i la sortida del centre d'estudi. La distribució horària dels desplaçaments en modes no motoritzats defineix el perfil de la distribució horària global. Aquest fet es relaciona amb la menor dependència o rigidesa d'aquest mode de transport, lligat majoritàriament a la mobilitat personal.

**Gràfic 13: Distribució horària dels desplaçaments segons el mode de transport (en milers de desplaçaments).**



En dissabte i festiu els tres modes de transport segueixen una distribució horària similar: dues franges horàries de major intensitat de desplaçaments a les hores centrals del matí i de la tarda, i una hora vall molt marcada a l'hora de dinar, entre 15 i 16 hores. Ara bé, la intensitats dels fluxos és molt diferent: els modes no motoritzats concentren un volum més elevat de desplaçaments que el transport privat, i sobretot que el transport públic, que mostra unes puntes horàries molt menys pronunciades.

**Gràfic 14: Distribució horària dels desplaçaments segons el mode de transport (en milers de desplaçaments).**



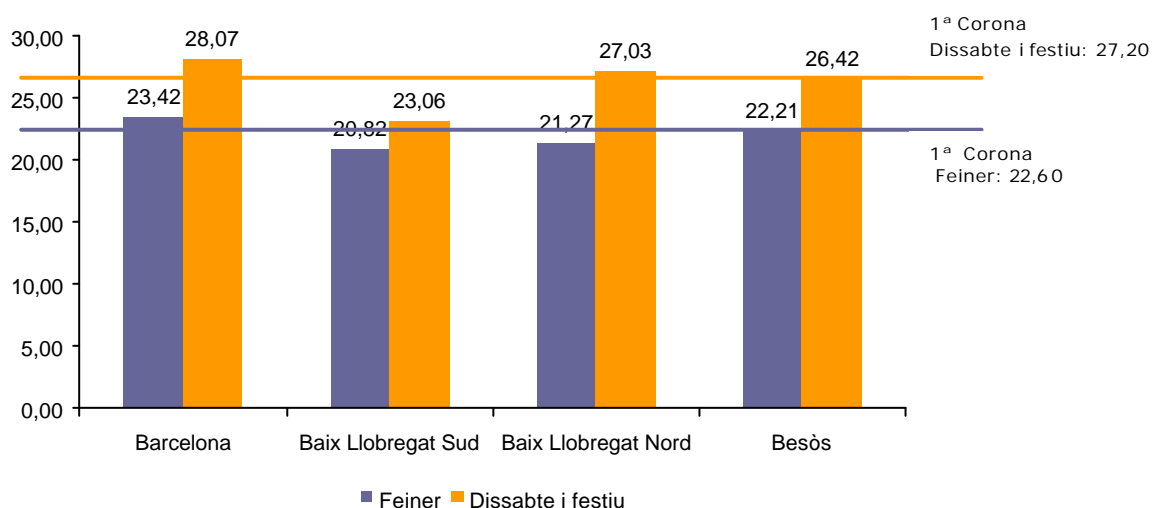
## 1.8.2. La durada mitjana

La durada mitjana dels desplaçaments s'expressa en minuts i centèsimes de minut

La durada mitjana dels desplaçaments a la Primera Corona és de 22,60 minuts en dia feiner i de 27,20 minuts en dissabte i festiu. La major durada dels desplaçaments realitzats en dissabte i festiu es deu a la importància de la mobilitat personal, i més concretament, dels desplaçaments generats per activitats com ara l'oci i el passeig, que no tenen el temps com un factor limitant.

Aquesta tendència general per al conjunt de la Primera Corona es manté independentment de l'àmbit de residència: en els quatre àmbits analitzats, els desplaçaments en dissabte i festiu demanen més temps que no pas en dia feiner. D'altra banda, en el gràfic següent també es pot observar com els residents a Barcelona tenen una durada mitjana de desplaçament superior a la resta d'àmbits, tant en dia feiner com en dissabte i festiu. En l'extrem oposat, els residents al Baix Llobregat Sud són els que realitzen els desplaçaments de menor durada, significativament per sota de la mitjana, especialment en dissabte i festiu.

**Gràfic 15: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons l'àmbit de residència**



En dia feiner la durada mitjana dels desplaçaments generats per motius ocupacionals (23,30 minuts) és major que la dels desplaçaments generats per motius personals (20,40 minuts). En dissabte i festiu la situació és inversa; s'observa una major durada dels desplaçaments generats per motius personals (25,49 minuts) que no pas per motius ocupacionals (19,70 minuts).

Centrant l'anàlisi en la mobilitat ocupacional en dia feiner, s'observa com els desplaçaments d'anada al lloc de treball tenen una durada mitjana superior que els desplaçaments per anar a estudiar (25,71 minuts i 17,86 minuts, respectivament), fet que indica la major proximitat del centre d'estudi al lloc de residència.

En relació a la mobilitat personal, els desplaçaments que tenen una durada mitjana superior, tant en dia feiner com en dissabte i festiu, són els dedicats a passejar (35,90 i 37,65 minuts, respectivament), mentre que els desplaçaments per realitzar compres quotidianes (13,26 minuts en dia feiner i 13,03 minuts en dissabte i festiu), i en el cas de dia feiner per acompanyar persones (14,51 minuts) són els de menor durada, ja que aquests tipus de desplaçaments s'ubiquen en un entorn més pròxim (botigues, escoles, centres de salut...).

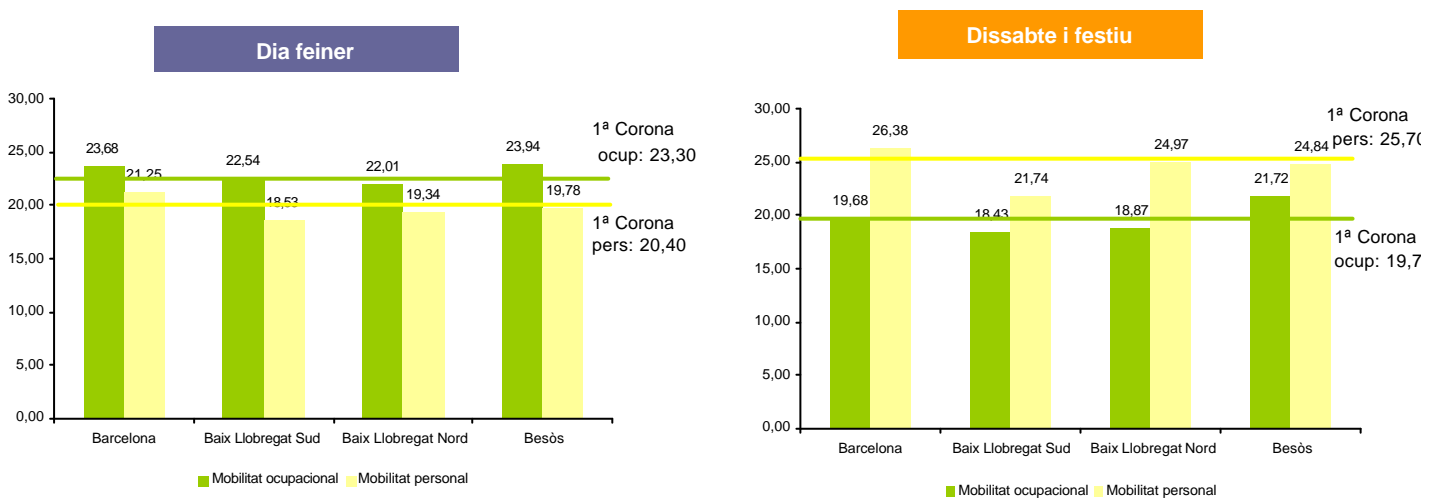
**Taula 30: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons el motiu (desagregat)**

Motiu de desplaçament	Dia feiner	Dissabte i festiu
Treball	25,71	19,64
<u>Estudis</u>	<u>17,86</u>	<u>20,95</u>
<u>Mobilitat ocupacional</u>	<u>23,30</u>	<u>19,70</u>
Compres quotidianes	13,26	13,03
Compres no quotidianes	19,81	21,56
Acompanyar a persones	14,51	21,63
Oci/diversió	18,97	25,76
Passejar	35,90	37,65
Visita amic/familiar	22,08	26,22
Gestions personals	22,48	23,74
Metge/hospital	23,95	19,74
Formació no reglada	19,26	24,63
Menjar fora no d'oci	14,56	18,48
<u>Altres</u>	<u>25,12</u>	<u>12,56</u>
<u>Mobilitat personal</u>	<u>20,44</u>	<u>25,49</u>
Tornada a casa des de motiu ocupacional	24,81	21,94
<u>Tornada a casa des de motiu personal</u>	<u>22,85</u>	<u>29,97</u>
<b>Total</b>	<b>22,60</b>	<b>27,20</b>

En dia feiner els desplaçaments generats per motius ocupacionals tenen una durada major que els fluxos efectuats per motius personals, independentment de l'àmbit de residència. L'àmbit on la diferència de temps entre els dos tipus de motius és major és al Besòs, on la mobilitat ocupacional presenta una durada mitjana de 23,94 minuts, i la personal de 19,78 minuts.

En dissabte i festiu la situació és inversa, ja que en tots els àmbits analitzats la durada mitjana dels desplaçaments per motius personals és superior que la durada de la mobilitat ocupacional. Aquesta diferència és especialment elevada a Barcelona i al Baix Llobregat Nord, on els desplaçaments generats per motius personals tenen una durada mitjana d'aproximadament sis minuts més que els generats per motius ocupacionals.

**Gràfic 16: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons el motiu i l'àmbit de residència**





Segons el mode de transport emprat s'observa com els desplaçaments realitzats en modes no motoritzats són els que tenen una menor durada mitjana, seguit dels realitzats en transport privat i en modes no motoritzats. Cal tenir en compte que en dissabte i festiu la durada dels desplaçaments realitzats en els tres modes de transport és superior que en dia feiner.

En el cas dels desplaçaments realitzats en transport públic, els de menor durada són els que s'efectuen amb mitjans col·lectius de caràcter urbà, com el tramvia, l'autobús urbà i el metro, juntament amb el taxi.

En relació als mitjans de transport privat, en dia feiner la major durada es dona en la furgoneta, mentre que en dissabte i festiu, la major durada es dona amb el cotxe, com a acompanyant i conductor.

En el cas dels modes no motoritzats, s'observa com en dissabte i festiu els desplaçaments en bicicleta augmenten considerablement la seva durada mitjana en relació al dia feiner (39,28 minuts i 18,30 minuts, respectivament), degut en part al caràcter lúdic d'aquest mitjà en aquests dies no feiners.

**Taula 31: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons el mode de transport (desagregat)**

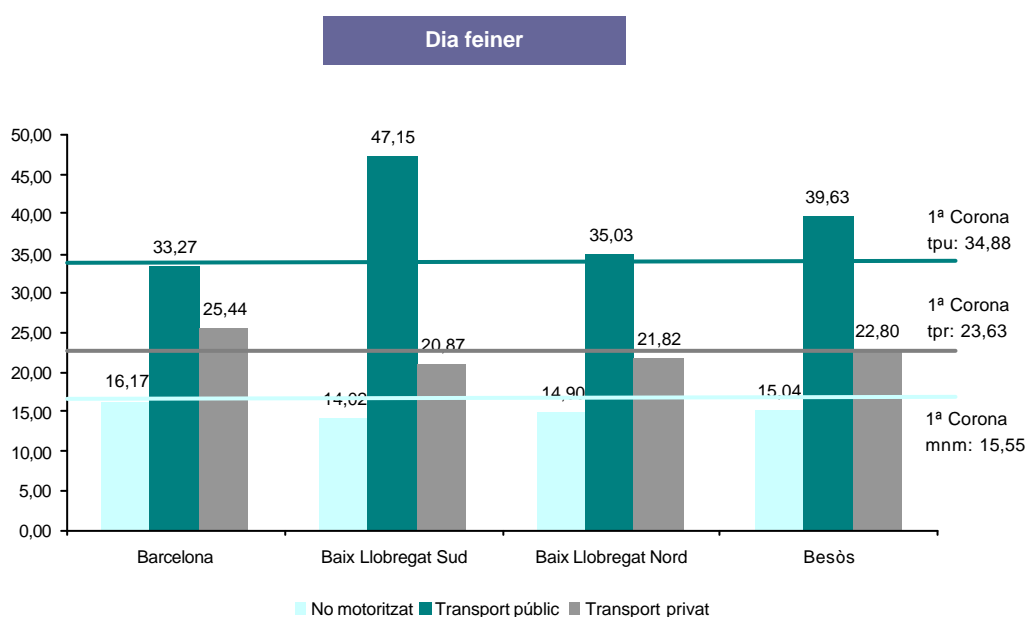
Mode de transport	Dia feiner	Dissabte i festiu
A peu	15,50	19,42
Bicicleta	18,30	39,28
<b>Total modes no motoritzats</b>	<b>15,55</b>	<b>19,91</b>
Autobús urbà	29,55	34,73
Autobús interurbà	41,76	53,14
Metro	31,62	32,12
Tramvia	27,97	28,70
FGC	41,04	41,38
Renfe Rodalies	53,37	61,59
Autobús empresa	47,64	120,00
Autobús escolar	34,92	-
Autocar (excursions)	133,74	103,98
Taxi	28,99	28,60
Tren regional/llarg recorregut	155,16	170,17
Avió	165,52	88,48
<b>Total transport públic</b>	<b>34,88</b>	<b>40,07</b>
Cotxe com a conductor	25,00	29,16
Cotxe com a acompanyant	24,52	35,69
Moto com a conductor	16,19	19,53
Moto com a acompanyant	14,88	22,31
Furgoneta/camió	35,99	16,99
<b>Total transport privat</b>	<b>23,63</b>	<b>31,24</b>
<b>TOTAL</b>	<b>22,60</b>	<b>27,20</b>

La tendència apuntada a nivell general es manté ens els quatre àmbits analitzats i pels dos tipus de dies: els desplaçaments en transport públic tenen una durada mitjana significativament superior als realitzats en transport privat i en modes no motoritzats. Ara bé, els resultats mostren com en el cas del Baix Llobregat Sud la durada dels desplaçaments en transport públic és força més elevada que a la resta d'àmbits, especialment en dia feiner (47,15 minuts), mentre que Barcelona destaca per ser l'àmbit on els desplaçaments en vehicle privat tenen una durada major (25,44 minuts).

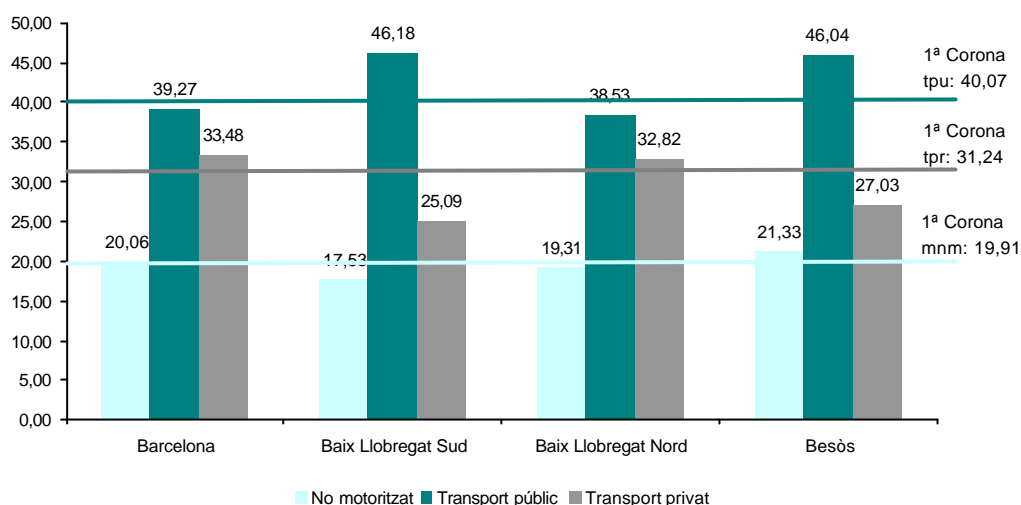
En relació al dissabte i festiu, en el gràfic 17 es pot observar com Barcelona i el Baix Llobregat Nord mostren durades molt similars: la durada mitjana dels desplaçaments realitzats en transport públic es situa al voltant dels 39 minuts, en transport privat dels 33 minuts, i en modes no motoritzats dels 20 minuts.

Als àmbits del Besòs i el Baix Llobregat Sud les durades dels desplaçaments en transport públic són força superiors i, en canvi, disminueixen significativament les del transport privat. Aquesta variabilitat entre àmbits territorials es dona amb molta menor mesura en el cas dels modes no motoritzats, estables al voltant dels 15 minuts en dia feiner i dels 20 minuts en dissabte i festiu.

**Gràfic 17: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons el mode de transport i l'àmbit de residència**



### Dissabte i festiu



### 1.8.3 Temps dedicat a la mobilitat

El temps total dels desplaçaments s'expressa en hores i la mitjana de temps per persona al dia en minuts i centèsimes de minut.

En dia feiner, la població resident a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona destina un total de 3,4 milions d'hores a desplaçar-se. Si es relaciona aquest temps total amb la població, el resultat és que cada resident a la Primera Corona dedica més d'una hora al dia (75,25 minuts) a aquesta activitat.

En dissabte i festiu, el temps total de desplaçament es redueix, a 2,9 milions d'hores, fet que significa que cada un dels residents dedica una mitjana de 63,98 minuts a desplaçar-se.

El càlcul dels minuts per persona dedicats a desplaçar-se s'ha realitzat en base al total de població (mòbil i no mòbil)

El temps dedicat a la mobilitat varia en funció de l'àmbit de residència. Tant en feiner com en dissabte i festiu, a Barcelona és on s'empra més temps per desplaçar-se (77,57 minuts i 67,21 minuts respectivament), mentre al Baix Llobregat Sud és on menys temps es dedica a la mobilitat (70,79 minuts i 54,48 minuts respectivament).

**Taula 32: Temps total (en milers d'hores) i promig de temps per persona (en minuts) dedicat a desplaçaments segons l'àmbit de residència**

Àmbit territorial	Temps total (milers d'hores)	Dia feiner	
		Població	Minuts/persona
Barcelona	2.005	1.550.950	77,57
Baix Llobregat Sud	276	233.996	70,79
Baix Llobregat Nord	605	510.477	71,13
Besòs	499	404.002	74,11
<b>Total Primera Corona</b>	<b>3.385</b>	<b>2.699.425</b>	<b>75,25</b>

Àmbit territorial	Temps total (milers d'hores)	Dissabte i festiu	
		Població	Minuts/persona
Barcelona	1.737	1.550.950	67,21
Baix Llobregat Sud	212	233.996	54,48
Baix Llobregat Nord	514	510.477	60,44
Besòs	415	404.002	61,59
<b>Total Primera Corona</b>	<b>2.879</b>	<b>2.699.425</b>	<b>63,98</b>

L'anàlisi del temps que s'inverteix en els desplaçaments segons el seu motiu mostra:

- La mobilitat personal i la conseqüent tornada a casa ocupa 940 milers d'hores en dia feiner i 1.319 milers d'hores en dissabte i festiu del temps dels residents a la Primera Corona.
- En total, els residents a la Primera Corona destinen 839 milers d'hores en dia feiner i 70 milers en dissabte i festiu a la mobilitat generada per motius ocupacionals.

Tal com es pot observar a la taula 33, el temps dedicat a desplaçar-se per cadascun dels motius considerats presenta una distribució molt similar a la del motiu de desplaçament, fet que indica que hi ha un elevat nivell d'ajust entre aquestes dues variables (nombre de desplaçaments i temps). Tot i així, en la mobilitat ocupacional i les seves tornades, s'observa com als desplaçaments de retorn a casa, proporcionalment s'hi dedica més temps que a les anades a la feina o lloc d'estudis, ja que l'arribada a casa no està subjecte a un control horari.

**Taula 33: Temps total (en milers d'hores) i total de desplaçaments segons el motiu del desplaçament**

Motiu del desplaçament	Dia feiner			
	Temps total (milers d'hores)	%	Total desplaçaments	%
Mobilitat ocupacional	839	24,8%	2.161.124	24,0%
Mobilitat personal	940	27,8%	2.760.738	30,7%
Tornada a casa ocupacional	724	21,4%	1.751.198	19,5%
Tornada a casa personal	883	26,1%	2.320.064	25,8%
<b>Total</b>	<b>3.385</b>	<b>100,0%</b>	<b>8.993.124</b>	<b>100,0%</b>

Motiu del desplaçament	Dissabte i festiu			
	Temps total (milers d'hores)	%	Total desplaçaments	%
Mobilitat ocupacional	70	2,4%	213.073	3,4%
Mobilitat personal	1.319	45,8%	3.107.415	48,9%
Tornada a casa ocupacional	68	2,3%	184.789	2,9%
Tornada a casa personal	1.422	49,4%	2.849.054	44,8%
<b>Total</b>	<b>2.879</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.354.331</b>	<b>100,0%</b>

En relació als modes de transport s'observa com:

- En dia feiner, els residents a la Primera Corona dediquen 1.339 milers d'hores en els desplaçaments realitzats en transport públic. El cap de setmana, el nombre d'hores dedicades als desplaçaments amb aquests mitjans es redueix a la meitat (675 milers d'hores).
- El temps total dedicat pels residents a la Primera Corona als desplaçaments amb modes no motoritzats és de 1.129 milers d'hores en dia feiner i 1.012 en dissabte i festiu.
- Els desplaçaments en transport privat ocupen 918 milers d'hores dels residents a la Primera Corona en un dia feiner, i 1.191 milers d'hores en dissabte i festiu.

El temps dedicat pels residents a la Primera Corona a desplaçar-se amb els tres grans modes de transport (no motoritzat, públic i privat) no és directament proporcional al nombre de desplaçaments realitzats amb cadascun d'ells, ja que es veu condicionat per la durada mitjana de desplaçaments associada a cada mode.

Així, tot i que es fan més desplaçaments en dia feiner en transport privat (2.331 milers) que en públic (2.304 milers), el temps total emprat en aquest darrer mode és molt superior al temps que acumula el transport privat (1,3 milions d'hores, davant de 918 milers d'hores). En dissabte i festiu, es produeixen més del doble de desplaçaments en

transport privat (2.290 milers) que en públic (1.011 milers), la qual cosa fa que, en aquest cas, el temps total dedicat a desplaçar-se en transport privat sigui superior a l'emprat en transport públic (1.191 milers d'hores respecte 675 milers d'hores).

**Taula 34: Temps total (en milers d'hores) i total de desplaçaments segons el mode de transport**

Mode de transport	Temps total (milers d'hores)	Dia feiner		
		%	Total desplaçaments	%
No motoritzat	1.129	33,3%	4.356.774	48,4%
Transport públic	1.339	39,5%	2.304.691	25,6%
Transport privat	918	27,1%	2.331.659	25,9%
<b>Total</b>	<b>3.385</b>	<b>100,0%</b>	<b>8.993.124</b>	<b>100,0%</b>

Mode de transport	Temps total (milers d'hores)	Dissabte i festiu		
		%	Total desplaçaments	%
No motoritzat	1.012	35,2%	3.052.690	48,0%
Transport públic	675	23,5%	1.011.123	15,9%
Transport privat	1.191	41,4%	2.290.517	36,0%
<b>Total</b>	<b>2.879</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.354.331</b>	<b>100,0%</b>

## 1.9. Anàlisi de la mobilitat segons segments de població

En aquest capítol s'analitzen les característiques de la població no mòbil, el grau i les pautes de mobilitat (motiu del desplaçament i mode principal de transport) de la població resident a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona segons el gènere, l'edat i la situació laboral.

### 1.9.1. Població no mòbil

Dels 2,7 milions de residents a la Primera Corona hi ha un col·lectiu que s'identifica per no realitzar cap desplaçament, població no mòbil. En un dia feiner aquesta població representa el 6,2% del total de població resident en aquest àmbit, i augmenta significativament en dissabte i festiu, representant el 20,9% de la població.

**Taula 35: Distribució de la població segons la seva mobilitat**

Tipus de població	Població	% Població	Desplaçaments	Població	% Població	Desplaçaments
Població mòbil	2.531.272	93,8%	8.993.124	2.135.742	79,1%	6.354.331
Població no mòbil	168.153	6,2%	0	563.683	20,9%	0
<b>Total població</b>	<b>2.699.425</b>	<b>100,0%</b>	<b>8.993.124</b>	<b>2.699.425</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.354.331</b>

Ràtio població no mòbil/població total: quocient entre el pes relatiu de cada segment de població dins de la població no mòbil i la població total

Analitzant les característiques sociodemogràfiques de la població sense mobilitat s'observa com entre aquest grup de població hi ha un predomini de dones, gent gran, jubilats i pensionistes i de persones dedicades a les tasques de la llar, tant en dia feiner com en dissabte i festiu. En concret, la ràtio de població no mòbil segons el gènere i l'edat conjuntament (veure taula 36), mostra com a gairebé totes les edats la ràtio de dones no mòbils és major que la dels homes, excepte en el grup d'edat de 16 a 29 anys en dia feiner i de 4 a 15 anys en dissabte i festiu.

**Taula 36: Distribució i ràtio segons segments de població de la població no mòbil i la població total resident a la Primera Corona**

Segements de població	Població no mòbil	Total població	Ràtio no mòbil/total	Població no mòbil	Total població	Ràtio no mòbil/total
Home	35,7%	48,4%	0,74	41,9%	48,4%	0,87
Dona	64,3%	51,6%	1,25	58,1%	51,6%	1,13
De 4 a 15 anys	3,0%	10,3%	0,30	8,5%	10,3%	0,83
De 16 a 29 anys	10,2%	19,4%	0,52	14,3%	19,4%	0,74
De 30 a 64 anys	40,0%	51,6%	0,78	49,4%	51,6%	0,96
De 65 i més anys	46,8%	18,7%	2,50	27,8%	18,7%	1,49
Home 4-15 anys	1,5%	5,3%	0,28	4,4%	5,3%	0,84
Home 16-29 anys	5,5%	10,0%	0,55	7,0%	10,0%	0,70
Home 30-64 anys	17,0%	25,7%	0,66	21,3%	25,7%	0,83
Home 65 i més anys	11,7%	7,5%	1,56	9,2%	7,5%	1,23
Dona 4-15 anys	1,6%	5,0%	0,32	4,1%	5,0%	0,82
Dona 16-29 anys	4,6%	9,4%	0,49	7,3%	9,4%	0,77
Dona 30-64 anys	23,1%	26,0%	0,89	28,1%	26,0%	1,08
Dona 65 i més anys	35,0%	11,2%	3,13	18,6%	11,2%	1,66
Estudiant	7,5%	19,5%	0,38	15,3%	19,5%	0,79
Tasques de la llar	12,7%	7,4%	1,72	9,3%	7,4%	1,26
Jubilat/ pensionista	50,9%	21,2%	2,40	31,2%	21,2%	1,47
Ocupat	23,4%	47,4%	0,49	39,0%	47,4%	0,82
Aturat	5,6%	4,6%	1,23	5,2%	4,6%	1,13
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,00</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,00</b>

## 1.9.2. Grau de mobilitat

L'anàlisi de la mobilitat segons segments de població es fa tenint en compte la distribució i el promig de desplaçaments per persona de la població total i la població mòbil.

En un dia feiner, la població resident a la Primera Corona realitza un promig de 3,33 desplaçaments per persona. Si només es considera la població mòbil, aquest promig augmenta fins a 3,55 desplaçaments per persona. En dissabte i festiu, el grau de mobilitat es redueix a un 2,35 desplaçaments per persona respecte a la població total, i a 2,98 desplaçaments per persona si ens referim a la població mòbil.

En relació al grau de mobilitat dels residents a la Primera Corona s'observen una sèrie de tendències pels diversos segments de la població:

- Segons el gènere, la taula 37 mostra com en relació al total de població, en dia feiner els homes tenen una mobilitat lleugerament superior que les dones (3,34 i 3,33 desplaçaments per persona, respectivament). Si s'exclou de l'anàlisi la població no mòbil s'observa com entre les persones mòbils les dones realitzen un major nombre de desplaçaments al dia que els homes (3,61 i 3,50 desplaçaments per persona, respectivament). En dissabte i festiu els homes són més mòbils que les dones en ambdós casos.



- En relació al grup d'edat, la població jove (16-29 anys) és la que té un major grau de mobilitat, mentre que les persones majors de 65 anys són el col·lectiu que presenta una mitjana de desplaçaments més baixa, tant en feiner com en dissabte i festiu. Així doncs, a major edat, menor promig de desplaçaments.
- Pel que fa a l'activitat laboral, els aturats i els estudiants són els col·lectius més mòbils en dia feiner, mentre que en dissabte i festiu ho són els ocupats. Ara bé, tenint en compte només la població mòbil, els col·lectius que tenen un grau més elevat de mobilitat en dia feiner són les persones aturades i les que es dediquen a les tasques de la llar (4,03 i 3,84 respectivament). En dissabte i festiu ho són els ocupats i els estudiants (3,12 i 2,95 respectivament).

**Taula 37: Promig de desplaçaments segons variables sociodemogràfiques**

Segments de població	Població total	Població mòbil	Població total	Població mòbil
Home	3,34	3,50	2,48	3,02
Dona	3,33	3,61	2,24	2,93
De 4 a 15 anys	3,45	3,52	2,30	2,79
De 16 a 29 anys	3,55	3,67	2,68	3,16
De 30 a 64 anys	3,47	3,64	2,44	3,05
De 65 i més anys	2,66	3,16	1,81	2,62
Home 4-15 anys	3,44	3,50	2,33	2,83
Home 16-29 anys	3,53	3,66	2,61	3,06
Home 30-64 anys	3,33	3,47	2,58	3,13
Home 65 i més anys	3,03	3,36	2,03	2,72
Dona 4-15 anys	3,47	3,54	2,26	2,75
Dona 16-29 anys	3,57	3,69	2,74	3,27
Dona 30-64 anys	3,60	3,81	2,30	2,97
Dona 65 i més anys	2,42	3,00	1,67	2,55
Estudiant	3,53	3,62	2,47	2,95
Tasques de la llar	3,43	3,84	2,06	2,82
Jubilat/ pensionista	2,77	3,25	1,85	2,68
Ocupat	3,45	3,56	2,59	3,12
Aturat	3,72	4,03	2,22	2,89
<b>Total</b>	<b>3,33</b>	<b>3,55</b>	<b>2,35</b>	<b>2,98</b>

---

En analitzar el grau de mobilitat dels diversos segments de població segons l'àmbit de residència, s'observa com les pautes globals anteriorment senyalades tendeixen a mantenir-se, tot i que cal apuntar alguns matisos:

- En relació al dia feiner, destaca el major grau de mobilitat de les dones residents al Baix Llobregat Sud (3,52 desplaçaments per persona), significativament més elevat que els homes residents en aquest àmbit i que les dones de la resta d'àmbits de la Primera Corona. En l'extrem oposat, les dones barcelonines són les que presenten un menor grau de mobilitat (3,27 desplaçaments per persona). També destaca el fet que els residents a Barcelona menors de 16 anys tinguin un menor grau de mobilitat que les persones d'aquesta edat de la resta d'àmbits.
- En dissabte i festiu, Barcelona passa a ser l'àmbit que, en conjunt, presenta un major grau de mobilitat (2,40 desplaçaments per persona), significativament per sobre del Baix Llobregat Nord (2,24 desplaçaments per persona) que és l'àmbit on el promig de desplaçaments per persona és menor. En concret, els col·lectius en que els residents a Barcelona tenen una major mobilitat són els joves de 16 a 29 anys, els estudiants i els ocupats.

**Taula 38: Promig de desplaçaments segons variables sociodemogràfiques i àmbit de residència**

Segments de població	Barcelona		Baix Llobregat Sud		Baix Llobregat Nord		Besòs	
	Població total	Població mòbil	Població total	Població mòbil	Població total	Població mòbil	Població total	Població mòbil
Home	3,36	3,51	3,28	3,44	3,33	3,50	3,28	3,47
Dona	3,27	3,54	3,52	3,83	3,36	3,64	3,40	3,70
De 4 a 15 anys	3,20	3,26	3,72	3,84	3,63	3,70	3,89	3,95
De 16 a 29 anys	3,58	3,70	3,48	3,62	3,54	3,64	3,51	3,65
De 30 a 64 anys	3,49	3,65	3,50	3,69	3,43	3,62	3,39	3,59
De 65 i més anys	2,70	3,16	2,57	3,13	2,69	3,19	2,50	3,08
Home 4-15 anys	3,13	3,18	3,74	3,85	3,62	3,71	4,03	4,08
Home 16-29 anys	3,60	3,70	3,26	3,46	3,52	3,61	3,50	3,68
Home 30-64 anys	3,42	3,55	3,24	3,36	3,28	3,44	3,10	3,27
Home 65 i més anys	3,05	3,34	3,04	3,37	3,03	3,39	2,90	3,37
Dona 4-15 anys	3,28	3,34	3,70	3,83	3,64	3,69	3,73	3,81
Dona 16-29 anys	3,57	3,70	3,70	3,79	3,57	3,66	3,51	3,62
Dona 30-64 anys	3,56	3,75	3,77	4,05	3,57	3,82	3,70	3,94
Dona 65 i més anys	2,47	3,03	2,20	2,90	2,44	3,03	2,21	2,85
Estudiant	3,43	3,51	3,61	3,74	3,62	3,70	3,77	3,86
Tasques de la llar	3,36	3,75	3,77	4,20	3,30	3,78	3,58	3,95
Jubilat/ pensionista	2,80	3,25	2,71	3,26	2,77	3,25	2,64	3,24
Ocupat	3,47	3,57	3,46	3,58	3,47	3,57	3,35	3,48
Aturat	3,87	4,14	3,60	3,86	3,48	3,89	3,61	3,94
<b>Total</b>	<b>3,31</b>	<b>3,53</b>	<b>3,40</b>	<b>3,63</b>	<b>3,35</b>	<b>3,57</b>	<b>3,34</b>	<b>3,58</b>

Segments de població	Barcelona		Baix Llobregat Sud		Baix Llobregat Nord		Besòs	
	Població total	Població mòbil	Població total	Població mòbil	Població total	Població mòbil	Població total	Població mòbil
Home	2,55	3,06	2,46	2,99	2,31	2,88	2,43	3,08
Dona	2,26	2,94	2,26	3,03	2,17	2,88	2,24	2,88
De 4 a 15 anys	2,21	2,65	2,41	2,84	2,41	2,94	2,37	3,01
De 16 a 29 anys	2,79	3,23	2,71	3,37	2,34	2,91	2,68	3,12
De 30 a 64 anys	2,53	3,10	2,41	3,01	2,30	2,93	2,32	3,01
De 65 i més anys	1,82	2,64	1,60	2,52	1,80	2,59	1,88	2,63
Home 4-15 anys	2,14	2,66	2,53	2,91	2,63	2,89	2,41	3,22
Home 16-29 anys	2,65	3,09	2,92	3,47	2,24	2,73	2,76	3,12
Home 30-64 anys	2,76	3,22	2,37	2,87	2,39	2,99	2,34	3,10
Home 65 i més anys	2,04	2,70	2,02	2,80	1,85	2,65	2,22	2,84
Dona 4-15 anys	2,28	2,64	2,28	2,76	2,16	3,02	2,32	2,81
Dona 16-29 anys	2,94	3,36	2,49	3,26	2,45	3,10	2,57	3,12
Dona 30-64 anys	2,31	2,98	2,44	3,16	2,22	2,88	2,30	2,93
Dona 65 i més anys	1,69	2,59	1,27	2,24	1,76	2,55	1,64	2,44
Estudiant	2,52	2,95	2,39	2,97	2,35	2,88	2,46	3,05
Tasques de la llar	1,98	2,78	2,22	3,04	2,15	2,84	2,10	2,79
Jubilat/ pensionista	1,88	2,71	1,71	2,64	1,69	2,51	1,98	2,72
Ocupat	2,66	3,16	2,58	3,12	2,42	3,03	2,54	3,10
Aturat	2,35	3,02	2,40	3,01	2,25	2,61	1,82	2,85
<b>Total</b>	<b>2,40</b>	<b>3,00</b>	<b>2,36</b>	<b>3,01</b>	<b>2,24</b>	<b>2,88</b>	<b>2,33</b>	<b>3,08</b>

### 1.9.3 Pautes de mobilitat

#### Pautes de mobilitat segons gènere

Analitzant els desplaçaments efectuats per la població resident al conjunt de la Primera Corona segons gènere i motiu, s'observa com en dia feiner els homes es desplacen en major proporció per motius ocupacionals (27,8%) que no pas les dones (20,5%), les quals es desplacen majoritàriament per motius personals (34,4% de les dones enfront del 24,8% dels homes).

Aquest fet es deu a la major taxa d'activitat dels homes, que determina el major pes de la mobilitat per motius ocupacionals, mentre que en el cas de les dones la major mobilitat personal deriva del fet que sobre elles recau bona part de la càrrega de tasques de la llar i la família.

En dissabte i festiu, aquesta relació es manté però varia significativament la proporció entre gèneres, essent més igualitària: els homes realitzen un 3,7% dels desplaçaments per motius ocupacionals i un 48,3% per motius personals, mentre que les dones realitzen un 2,9% de desplaçaments per motius ocupacionals i un 49,6% per motius personals.

**Taula 39: Distribució dels desplaçaments segons el motiu i el gènere**

Gènere	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	27,8%	26,8%	45,4%	100,0%
Dones	20,5%	34,4%	45,2%	100,0%
<b>Total</b>	<b>24,0%</b>	<b>30,7%</b>	<b>45,3%</b>	<b>100,0%</b>

Gènere	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	3,7%	48,3%	48,0%	100,0%
Dones	2,9%	49,6%	47,5%	100,0%
<b>Total</b>	<b>3,4%</b>	<b>48,9%</b>	<b>47,7%</b>	<b>100,0%</b>

En relació al motiu segons àmbit de residència es manté la tendència general amb independència d'on resideixi l'individu: els homes es desplacen en major proporció per motius ocupacionals que les dones, que es desplacen majoritàriament per motius personals.

**Taula 40: Distribució dels desplaçaments segons el motiu, el gènere i l'àmbit de residència**

Àmbit de residència	Motiu de desplaçament	Home	Dona	Total
Barcelona	Mobilitat ocupacional	27,4%	20,2%	23,7%
	Mobilitat personal	27,5%	34,7%	31,2%
	Tornada a casa	45,0%	45,1%	45,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Sud	Mobilitat ocupacional	29,4%	20,5%	24,8%
	Mobilitat personal	24,9%	34,5%	29,9%
	Tornada a casa	45,7%	45,0%	45,3%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Nord	Mobilitat ocupacional	27,0%	21,2%	24,1%
	Mobilitat personal	27,1%	33,6%	30,4%
	Tornada a casa	45,9%	45,2%	45,5%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Besòs	Mobilitat ocupacional	29,4%	20,5%	24,9%
	Mobilitat personal	24,8%	34,1%	29,5%
	Tornada a casa	45,9%	45,4%	45,6%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Àmbit de residència	Motiu de desplaçament	Home	Dona	Total
Barcelona	Mobilitat ocupacional	3,7%	2,8%	3,3%
	Mobilitat personal	47,8%	49,8%	48,8%
	Tornada a casa	48,4%	47,5%	47,9%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Sud	Mobilitat ocupacional	4,4%	3,4%	3,9%
	Mobilitat personal	49,1%	49,8%	49,4%
	Tornada a casa	46,5%	46,8%	46,6%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Nord	Mobilitat ocupacional	3,6%	3,3%	3,5%
	Mobilitat personal	48,5%	48,4%	48,4%
	Tornada a casa	47,9%	48,3%	48,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Besòs	Mobilitat ocupacional	3,5%	3,0%	3,3%
	Mobilitat personal	49,1%	50,1%	49,6%
	Tornada a casa	47,4%	46,9%	47,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

De la mateixa manera que s'observen variacions en els motius dels desplaçaments també es detecten importants diferències per gènere en relació a l'ús dels modes de transport, especialment en dia feiner, ja que en dissabte i festiu, al homogeneïtzar-se la distribució dels motius dels desplaçaments -la pràctica totalitat són per motius personals- disminueixen aquestes diferències.

Com es pot observar a la taula següent, si bé els modes no motoritzats són els més utilitzats tant pels homes com per les dones, aquestes en fan un ús major (53,3% de les dones respecte el 43,3% dels homes en dia feiner). Paral·lelament, les dones també fan major ús del transport públic que els homes, tant en dia feiner (29,0% respecte el 22,1%), com en dissabte i festiu (18,0% respecte el 13,9%). Els homes, en canvi, usen en major proporció que les dones el transport privat (34,7% i 17,7%, respectivament en dia feiner).

En dissabte i festiu, en homogeneïtzar-se la distribució dels motius dels desplaçaments, disminueixen les diferències entre gèneres, si bé es manté la tendència observada: els homes fan un major ús del transport privat, mentre que les dones són més usuàries dels modes no motoritzats i del transport públic.

**Taula 41: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport i el gènere**

Gènere	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	43,3%	22,1%	34,7%	100,0%
Dones	53,3%	29,0%	17,7%	100,0%
<b>Total</b>	<b>48,4%</b>	<b>25,6%</b>	<b>25,9%</b>	<b>100,0%</b>

Gènere	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	46,7%	13,9%	39,3%	100,0%
Dones	49,4%	18,0%	32,6%	100,0%
<b>Total</b>	<b>48,0%</b>	<b>15,9%</b>	<b>36,0%</b>	<b>100,0%</b>

Pel que fa al repartiment modal segons el gènere dels residents en els diversos àmbits de la Primera Corona, s'observen diferències en la utilització dels modes de transport que responen a l'efecte territorial comentat anteriorment (veure apartat 1.5). Així doncs, Barcelona és l'àmbit on l'ús del transport públic és major tant entre els homes com entre les dones i pels dos dies analitzats; mentre que el Baix Llobregat Sud és on el transport privat té una major quota de mercat, en detriment del transport públic, que en aquest àmbit obté les proporcions més baixes tant en el cas de les dones (14,5% en dia feiner i 5,9% en dissabte i festiu), com en el dels homes (10,1% en dia feiner i 6,5% en dissabte i festiu).

**Taula 42: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport, el gènere i l'àmbit de residència**

Àmbit de residència	Mode de transport	Home	Dona	Total
Barcelona	Modes no motoritzats	42,9%	51,6%	47,4%
	Transport públic	26,2%	34,3%	30,4%
	Transport privat	30,8%	14,1%	22,1%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Sud	Modes no motoritzats	41,3%	54,9%	48,3%
	Transport públic	10,1%	14,5%	12,4%
	Transport privat	48,6%	30,6%	39,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Nord	Modes no motoritzats	44,9%	55,2%	50,2%
	Transport públic	19,2%	25,0%	22,2%
	Transport privat	35,9%	19,8%	27,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Besòs	Modes no motoritzats	43,4%	56,8%	50,1%
	Transport públic	17,2%	22,0%	19,6%
	Transport privat	39,4%	21,3%	30,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%

Àmbit de residència	Mode de transport	Home	Dona	Total
Barcelona	Modes no motoritzats	47,3%	49,8%	48,5%
	Transport públic	16,8%	21,2%	19,0%
	Transport privat	35,9%	29,0%	32,5%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Sud	Modes no motoritzats	47,7%	41,0%	44,2%
	Transport públic	6,5%	5,9%	6,2%
	Transport privat	45,8%	53,1%	49,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Nord	Modes no motoritzats	47,1%	51,0%	49,0%
	Transport públic	13,2%	16,3%	14,7%
	Transport privat	39,7%	32,7%	36,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%
Besòs	Modes no motoritzats	47,4%	46,9%	47,2%
	Transport públic	8,6%	13,5%	10,9%
	Transport privat	44,0%	39,6%	41,9%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%

## Pautes de mobilitat segons l'edat

L'edat és un element influent a l'hora de marcar les pautes de mobilitat. Així, en l'anàlisi de la mobilitat segons el motiu del desplaçament i l'edat, s'observa com en dia feiner la mobilitat per motius ocupacionals perd importància a mesura que avança l'edat, fins a esdevenir pràcticament inexistent entre la població de 65 anys i més, ja que aquest col·lectiu es troba majoritàriament fora del mercat laboral.

En dissabte i festiu la mobilitat ocupacional decau de forma generalitzada, sent tant sols destacable entre la població en edat activa (16-64 anys), amb valors entre el 4% i el 5%.

Prop de la meitat dels desplaçaments realitzats tant en feiner com en dissabte i festiu són de tornada a casa. Tot i que la tendència pendular de la mobilitat es manté amb independència de l'edat, és entre els més joves (de 4 a 16 anys) i sobretot entre els més grans (majors de 64 anys) on es fa més palesa.

**Taula 43: Distribució dels desplaçaments segons el motiu i l'edat**

Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
De 4 a 15 anys	38,6%	14,9%	46,5%	100,0%
De 16 a 29 anys	30,3%	24,4%	45,3%	100,0%
De 30 a 64 anys	25,1%	30,5%	44,4%	100,0%
De 65 i més anys	1,1%	51,5%	47,4%	100,0%
<b>Total</b>	<b>24,0%</b>	<b>30,7%</b>	<b>45,3%</b>	<b>100,0%</b>

Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
De 4 a 15 anys	0,3%	51,3%	48,4%	100,0%
De 16 a 29 anys	4,7%	49,4%	45,8%	100,0%
De 30 a 64 anys	4,2%	47,8%	48,1%	100,0%
De 65 i més anys	0,3%	50,7%	49,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>3,4%</b>	<b>48,9%</b>	<b>47,7%</b>	<b>100,0%</b>



En introduir a l'anàlisi la variable àmbit de residència s'observa com la distribució dels desplaçaments dels diferents grups d'edat segons el motiu es manté estable en tots els àmbits, tant en dia feiner com en dissabte i festiu.

**Taula 44: Distribució dels desplaçaments segons el motiu, l'edat i l'àmbit de residència**

Àmbit de residència	Motiu de desplaçament	De 4 a 15 anys	De 16 a 29 anys	De 30 a 64 anys	De 65 i més anys	Total població
Barcelona	Mobilitat ocupacional	38,8%	30,5%	25,8%	1,0%	23,7%
	Mobilitat personal	15,0%	24,4%	30,0%	51,6%	31,2%
	Tornada a casa	46,1%	45,1%	44,2%	47,3%	45,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Sud	Mobilitat ocupacional	38,3%	30,0%	23,6%	0,9%	24,8%
	Mobilitat personal	15,5%	24,6%	31,6%	51,7%	29,9%
	Tornada a casa	46,1%	45,4%	44,8%	47,4%	45,3%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Nord	Mobilitat ocupacional	38,2%	30,3%	24,3%	1,3%	24,1%
	Mobilitat personal	15,1%	24,3%	30,9%	51,5%	30,4%
	Tornada a casa	46,7%	45,4%	44,9%	47,2%	45,5%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Besòs	Mobilitat ocupacional	38,9%	30,3%	24,1%	1,5%	24,9%
	Mobilitat personal	13,8%	24,3%	31,1%	50,5%	29,5%
	Tornada a casa	47,4%	45,4%	44,8%	48,0%	45,6%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Àmbit de residència	Motiu de desplaçament	De 4 a 15 anys	De 16 a 29 anys	De 30 a 64 anys	De 65 i més anys	Total població
Barcelona	Mobilitat ocupacional	0,6%	4,8%	3,9%	0,4%	3,3%
	Mobilitat personal	50,2%	49,2%	47,7%	51,0%	48,8%
	Tornada a casa	49,3%	46,0%	48,3%	48,6%	47,9%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Sud	Mobilitat ocupacional	0,6%	6,1%	4,3%	0,0%	3,9%
	Mobilitat personal	52,2%	49,6%	48,6%	50,5%	49,4%
	Tornada a casa	47,2%	44,3%	47,1%	49,5%	46,6%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Nord	Mobilitat ocupacional	0,0%	4,0%	4,8%	0,1%	3,5%
	Mobilitat personal	50,6%	49,1%	47,3%	49,9%	48,4%
	Tornada a casa	49,4%	46,9%	47,8%	50,1%	48,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Besòs	Mobilitat ocupacional	0,0%	4,6%	4,2%	0,0%	3,3%
	Mobilitat personal	54,8%	50,4%	47,9%	50,4%	49,6%
	Tornada a casa	45,2%	45,0%	48,0%	49,6%	47,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Existeix una clara diferenciació en l'ús dels diferents modes de transport segons l'edat. Així, en dia feiner la població en edat activa (de 16 a 64 anys) fa un ús predominant dels modes de transport motoritzats, mentre que en els dos grups d'edat extrems (menors de 16 anys i majors de 64 anys), l'ús dels modes no motoritzats representa més de dues terceres parts dels desplaçaments totals. Cal destacar que mentre que en el grup de 30 a 64 anys l'ús del transport privat és major que el transport públic, en el grup d'edat de 16 a 29 anys l'ús del transport públic és predominant.

En dissabte i festiu, l'ús del transport privat s'incrementa notablement respecte el dia feiner, especialment entre el grup d'edat més jove (d'un 15,7% a un 39,0%). Aquest augment es produeix en detriment del transport públic i, en el cas dels menors de 16 anys i els majors de 64 anys, dels modes no motoritzats.

**Taula 45: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport i l'edat**

Edat	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
De 4 a 15 anys	73,9%	10,4%	15,7%	100,0%
De 16 a 29 anys	35,8%	36,0%	28,2%	100,0%
De 30 a 64 anys	42,4%	25,6%	32,0%	100,0%
De 65 i més anys	69,6%	22,3%	8,2%	100,0%
<b>Total</b>	<b>48,4%</b>	<b>25,6%</b>	<b>25,9%</b>	<b>100,0%</b>

Edat	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
De 4 a 15 anys	51,2%	9,0%	39,8%	100,0%
De 16 a 29 anys	38,7%	23,2%	38,1%	100,0%
De 30 a 64 anys	47,0%	13,2%	39,7%	100,0%
De 65 i més anys	63,8%	19,3%	16,8%	100,0%
<b>Total</b>	<b>48,0%</b>	<b>15,9%</b>	<b>36,0%</b>	<b>100,0%</b>

Les diferències en l'ús dels diferents modes de transport entre els diversos grups d'edat es mantenen amb independència de l'àmbit de residència: la població més jove (de 4 a 15 anys) i la més gran (65 anys i més) es desplacen majoritàriament en modes no motoritzats en tots els àmbits de la Primera Corona, mentre la població en edat activa (de 16 a 64 anys) es desplaça de forma predominant en modes mecanitzats: a Barcelona més en transport públic i a la resta d'àmbits més en transport privat.

**Taula 46: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport, l'edat i l'àmbit de residència**

Àmbit de residència	Mode de transport	De 4 a 15 anys	De 16 a 29 anys	De 30 a 64 anys	De 65 i més anys	Total població
Barcelona	Modes no motoritzats	71,7%	35,5%	41,6%	66,4%	47,4%
	Transport públic	14,3%	40,4%	30,7%	26,7%	30,4%
	Transport privat	14,0%	24,1%	27,7%	6,9%	22,1%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Sud	Modes no motoritzats	71,5%	36,6%	42,9%	72,5%	48,3%
	Transport públic	4,4%	22,9%	10,6%	10,5%	12,4%
	Transport privat	24,1%	40,5%	46,4%	17,0%	39,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Nord	Modes no motoritzats	76,9%	34,5%	44,1%	75,9%	50,2%
	Transport públic	7,3%	34,7%	22,3%	14,7%	22,2%
	Transport privat	15,8%	30,8%	33,6%	9,4%	27,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Besòs	Modes no motoritzats	77,6%	37,9%	42,9%	76,9%	50,1%
	Transport públic	7,4%	29,9%	19,5%	13,7%	19,6%
	Transport privat	15,1%	32,2%	37,6%	9,4%	30,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Àmbit de residència	Mode de transport	De 4 a 15 anys	De 16 a 29 anys	De 30 a 64 anys	De 65 i més anys	Total població
Barcelona	Modes no motoritzats	49,5%	41,6%	47,7%	60,0%	48,5%
	Transport públic	10,6%	27,2%	15,9%	22,6%	19,0%
	Transport privat	39,9%	31,2%	36,4%	17,4%	32,5%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Sud	Modes no motoritzats	47,4%	34,7%	43,5%	69,7%	44,2%
	Transport públic	1,5%	13,9%	3,7%	7,9%	6,2%
	Transport privat	51,1%	51,4%	52,8%	22,4%	49,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Nord	Modes no motoritzats	56,4%	37,7%	47,2%	67,6%	49,0%
	Transport públic	11,6%	21,2%	12,8%	15,1%	14,7%
	Transport privat	32,0%	41,1%	40,0%	17,2%	36,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Besòs	Modes no motoritzats	52,2%	31,6%	46,4%	76,1%	47,2%
	Transport públic	5,8%	16,6%	8,9%	12,8%	10,9%
	Transport privat	42,0%	51,8%	44,7%	11,1%	41,9%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

## Pautes de mobilitat segons el grup d'activitat

En analitzar la mobilitat segons la seva relació amb l'activitat, s'observa com segons el motiu del desplaçament, la mobilitat ocupacional es concentra bàsicament en la població estudiant i ocupada, tant en feiner com en dissabte i festiu, fet lògic si es té en compte la definició d'aquest tipus de moviments (treball i estudis); mentre els desplaçaments per motius personals són predominants en la mobilitat de les persones dedicades a les tasques de la llar, els aturats i els jubilats. En dissabte i festiu la mobilitat personal passa a ser la majoritària en tots els grups d'activitat.

Finalment, prop de la meitat dels desplaçaments de tots els grups d'activitat són per tornar a casa, si bé aquesta proporció és menor en dia feiner que en dissabte i festiu, en que s'aprecia una lleugera tendència a encadenar més desplaçaments per part de la població ocupada.

Aquestes mateixes pautes, vàlides per al conjunt de la Primera Corona, es mantenen amb independència de l'àmbit de residència (veure taula 48).

**Taula 47: Distribució dels desplaçaments segons el motiu i el grup d'activitat**

Situació laboral	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Escolar/Estudiant	34,5%	19,3%	46,2%	100,0%
Tasques de la llar	0,9%	52,9%	46,2%	100,0%
Jubilts/pensionistes	0,8%	51,9%	47,3%	100,0%
Ocupat	33,7%	22,2%	44,1%	100,0%
Aturat	2,9%	52,5%	44,7%	100,0%
<b>Total</b>	<b>24,0%</b>	<b>30,7%</b>	<b>45,3%</b>	<b>100,0%</b>

Situació laboral	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Escolar/Estudiant	1,7%	50,8%	47,5%	100,0%
Tasques de la llar	0,1%	51,9%	48,0%	100,0%
Jubilts/pensionistes	0,3%	50,9%	48,8%	100,0%
Ocupat	5,6%	46,9%	47,5%	100,0%
Aturat	0,3%	51,6%	48,1%	100,0%
<b>Total</b>	<b>3,4%</b>	<b>48,9%</b>	<b>47,7%</b>	<b>100,0%</b>

**Taula 48: Distribució dels desplaçaments segons el motiu, el grup d'activitat i l'àmbit de residència**

Àmbit de residència	Motiu de desplaçament	Escolar/ Estudiant	Tasques de la llar	Jubilts/ pensionistes	Ocupat	Aturat	Total
Barcelona	Mobilitat ocupacional	33,8%	0,8%	0,7%	34,1%	2,9%	23,7%
	Mobilitat personal	20,4%	53,0%	52,0%	22,1%	52,6%	31,2%
	Tornada a casa	45,8%	46,2%	47,3%	43,8%	44,5%	45,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Sud	Mobilitat ocupacional	35,5%	1,2%	0,6%	32,5%	3,1%	24,8%
	Mobilitat personal	18,7%	53,3%	52,0%	22,9%	51,6%	29,9%
	Tornada a casa	45,8%	45,6%	47,4%	44,6%	45,3%	45,3%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Nord	Mobilitat ocupacional	34,8%	1,2%	0,8%	32,8%	2,7%	24,1%
	Mobilitat personal	18,4%	52,4%	51,8%	22,8%	52,9%	30,4%
	Tornada a casa	46,8%	46,4%	47,4%	44,4%	44,4%	45,5%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Besòs	Mobilitat ocupacional	35,8%	0,8%	1,0%	34,2%	2,8%	24,9%
	Mobilitat personal	17,2%	53,2%	51,5%	21,4%	51,8%	29,5%
	Tornada a casa	46,9%	46,0%	47,5%	44,4%	45,4%	45,6%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Àmbit de residència	Motiu de desplaçament	Escolar/ Estudiant	Tasques de la llar	Jubilts/ pensionistes	Ocupat	Aturat	Total
Barcelona	Mobilitat ocupacional	2,0%	0,0%	0,4%	5,3%	0,0%	3,3%
	Mobilitat personal	50,1%	51,2%	51,4%	47,0%	51,8%	48,8%
	Tornada a casa	48,0%	48,8%	48,2%	47,7%	48,2%	47,9%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Sud	Mobilitat ocupacional	2,0%	0,0%	0,0%	6,3%	1,9%	3,9%
	Mobilitat personal	50,9%	53,3%	51,1%	47,7%	51,9%	49,4%
	Tornada a casa	47,2%	46,7%	48,9%	46,0%	46,2%	46,6%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Baix Llobregat Nord	Mobilitat ocupacional	0,5%	0,0%	0,0%	6,3%	0,0%	3,5%
	Mobilitat personal	51,4%	52,5%	49,4%	46,4%	49,9%	48,4%
	Tornada a casa	48,1%	47,5%	50,6%	47,3%	50,1%	48,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
Besòs	Mobilitat ocupacional	1,8%	0,5%	0,0%	5,7%	0,3%	3,3%
	Mobilitat personal	53,1%	52,1%	50,4%	47,0%	53,2%	49,6%
	Tornada a casa	45,0%	47,3%	49,6%	47,3%	46,5%	47,1%
	<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

L'anàlisi del repartiment modal segons la situació laboral mostra com els ocupats són el col·lectiu que presenta una distribució modal més allunyada de la resta, especialment en dia feiner. Mentre que pels ocupats en dia feiner el vehicle privat és el mode de transport predominant (el 38,6%), per la resta de col·lectius estudiats, els modes no motoritzats són majoritaris, representant més de la meitat dels desplaçaments en tots els grups, especialment en el cas de les persones dedicades a les tasques de la llar (72,2%) i dels jubilats i pensionistes (68,9%). En dissabte i festiu la proporció d'ús dels modes no motoritzats decreix a favor del transport privat en tots els col·lectius excepte els ocupats.

En relació al transport públic, en dia feiner els ocupats i els estudiants són els col·lectius que en fan un major ús (28,8% i 25,5%, respectivament), mentre que en dissabte i festiu els col·lectius més usuaris passen a ser els estudiants i els jubilats i pensionistes (19,2% i 18,9%).

**Taula 49: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport i el grup d'activitat**

Situació laboral	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Escolar/Estudiant	57,6%	25,5%	16,9%	100,0%
Tasques de la llar	72,2%	17,4%	10,3%	100,0%
Jubilts/pensionistes	68,9%	21,6%	9,5%	100,0%
Ocupat	32,6%	28,8%	38,6%	100,0%
Aturat	58,3%	21,4%	20,2%	100,0%
<b>Total</b>	<b>48,4%</b>	<b>25,6%</b>	<b>25,9%</b>	<b>100,0%</b>

Situació laboral	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Escolar/Estudiant	47,3%	19,2%	33,5%	100,0%
Tasques de la llar	54,3%	15,1%	30,6%	100,0%
Jubilts/pensionistes	61,8%	18,9%	19,3%	100,0%
Ocupat	43,0%	14,0%	43,0%	100,0%
Aturat	51,1%	14,0%	34,9%	100,0%
<b>Total</b>	<b>48,0%</b>	<b>15,9%</b>	<b>36,0%</b>	<b>100,0%</b>

Pel que fa al comportament dels grups d'activitat segons l'àmbit de residència, s'aprecia un major ús del transport públic a la ciutat de Barcelona per part de tots els grups d'activitat i un major ús del transport privat per part de tots els col·lectius al Baix Llobregat Sud.

**Taula 50: Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport, el grup d'activitat i l'àmbit de residència**

Àmbit de residència	Mode de transport	Escolar/ Estudiant	Tasques de la llar	Jubilts/ pensionistes	Ocupat	Aturat	Total
Barcelona	Modes no motoritzats	53,7%	67,7%	66,3%	33,3%	58,7%	47,4%
	Transport públic	30,4%	23,4%	25,9%	33,6%	26,4%	30,4%
	Transport privat	15,9%	8,9%	7,8%	33,0%	14,9%	22,1%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Sud	Modes no motoritzats	60,5%	75,9%	70,5%	30,9%	60,8%	48,3%
	Transport públic	14,5%	6,1%	9,8%	13,3%	12,3%	12,4%
	Transport privat	25,0%	18,0%	19,7%	55,9%	26,9%	39,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Nord	Modes no motoritzats	61,1%	77,0%	73,5%	33,1%	57,8%	50,2%
	Transport públic	22,8%	13,4%	15,7%	26,0%	16,0%	22,2%
	Transport privat	16,1%	9,6%	10,9%	40,9%	26,2%	27,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Besòs	Modes no motoritzats	65,0%	77,6%	74,8%	29,8%	56,4%	50,1%
	Transport públic	18,7%	11,7%	14,1%	23,6%	15,8%	19,6%
	Transport privat	16,3%	10,7%	11,1%	46,6%	27,9%	30,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Àmbit de residència	Mode de transport	Escolar/ Estudiant	Tasques de la llar	Jubilts/ pensionistes	Ocupat	Aturat	Total
Barcelona	Modes no motoritzats	47,5%	49,8%	59,4%	45,0%	49,7%	48,5%
	Transport públic	21,4%	19,8%	22,2%	16,9%	18,9%	19,0%
	Transport privat	31,1%	30,5%	18,4%	38,1%	31,4%	32,5%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Sud	Modes no motoritzats	44,4%	49,1%	70,8%	37,5%	48,2%	44,2%
	Transport públic	11,0%	10,2%	4,3%	4,0%	7,0%	6,2%
	Transport privat	44,5%	40,7%	24,8%	58,5%	44,8%	49,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Baix Llobregat Nord	Modes no motoritzats	50,4%	61,3%	60,8%	42,9%	57,3%	49,0%
	Transport públic	20,0%	11,7%	16,8%	13,3%	8,0%	14,7%
	Transport privat	29,6%	27,0%	22,3%	43,9%	34,7%	36,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Besòs	Modes no motoritzats	44,7%	60,8%	70,0%	38,5%	49,7%	47,2%
	Transport públic	14,6%	10,1%	12,2%	9,1%	11,2%	10,9%
	Transport privat	40,8%	29,1%	17,8%	52,4%	39,1%	41,9%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

## **2. La mobilitat a la Primera Corona: dinàmiques territorials**



## 2.1. Caracterització bàsica dels desplaçaments

Total de desplaçaments amb origen i/o destinació a la Primera Corona en **dia feiner** (9.876.495) = desplaçaments realitzats a la Primera Corona pels residents en aquest àmbit (8.924.340) + desplaçaments realitzats a la Primera Corona per residents a la resta de Catalunya (952.155).

A l'apartat anterior s'estudia la mobilitat a la Primera Corona Metropolitana de Barcelona des de la perspectiva de la residència. En aquest, s'analitzen els desplaçaments en relació a la seva incidència sobre el territori. En aquest cas, els desplaçaments han estat examinats considerant únicament el seu origen i/o destinació, amb independència d'on de Catalunya resideix l'individu que els realitza.

El tractament territorial de la informació s'ha dut a terme emprant, com a llocs d'origen o destinació, les mateixes unitats territorials que en l'apartat anterior:

- Barcelona.
- Baix Llobregat Sud: Castelldefels, Gavà, Sant Boi de Llobregat i Viladecans.
- Baix Llobregat Nord: Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern.
- Besòs: Badalona, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Tiana.

Total de desplaçaments amb origen i/o destinació a la Primera Corona en **dissabte i festiu** (6.742.644) = desplaçaments realitzats a la Primera Corona pels residents en aquest àmbit (6.069.337) + desplaçaments realitzats a la Primera Corona per residents a la resta de Catalunya (673.307).

El total de desplaçaments que tenen com origen i/o destinació la Primera Corona de Barcelona en un dia feiner és de 9.876.495; i en dissabte i festiu és de 6.742.644 desplaçaments.

La distribució territorial d'aquests desplaçaments segons l'àmbit d'origen mostra com Barcelona és el territori on s'originen un major nombre de fluxos, tant en dia feiner (un 57,4%) com en dissabte i festiu (un 54,3%); seguit del Baix Llobregat Nord (16,2% en dia feiner i 15,3% en dissabte i festiu). La distribució territorial dels desplaçaments segons el territori de destinació, presenta unes proporcions gairebé idèntiques que en el cas de la distribució segons orígens.

Cal tenir en compte que no es consideren els desplaçaments de no residents a Catalunya.

**Taula 51: Distribució dels desplaçaments realitzats a la Primera Corona a cadascun dels àmbits territorials**

Àmbit territorial d'origen	Dia feiner		Dissabte i Festiu	
	Nombre de desplaçaments	% desplaçaments	Nombre de desplaçaments	% desplaçaments
Barcelona	5.664.341	57,4%	3.659.599	54,3%
Baix Llobregat Sud	732.048	7,4%	524.310	7,8%
Baix Llobregat Nord	1.601.203	16,2%	1.031.798	15,3%
Besòs	1.196.163	12,1%	816.414	12,1%
Fora Primera Corona	682.740	6,9%	710.523	10,5%
<b>Conjunt Primera Corona</b>	<b>9.876.495</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.742.644</b>	<b>100,0%</b>

- Fluxos interns: origen i destinació al mateix àmbit territorial.

- Fluxos de connexió: poden ser amb l'origen o destinació entre els diferents àmbits de la Primera Corona, o bé amb l'origen o la destinació fora de la Primera Corona.

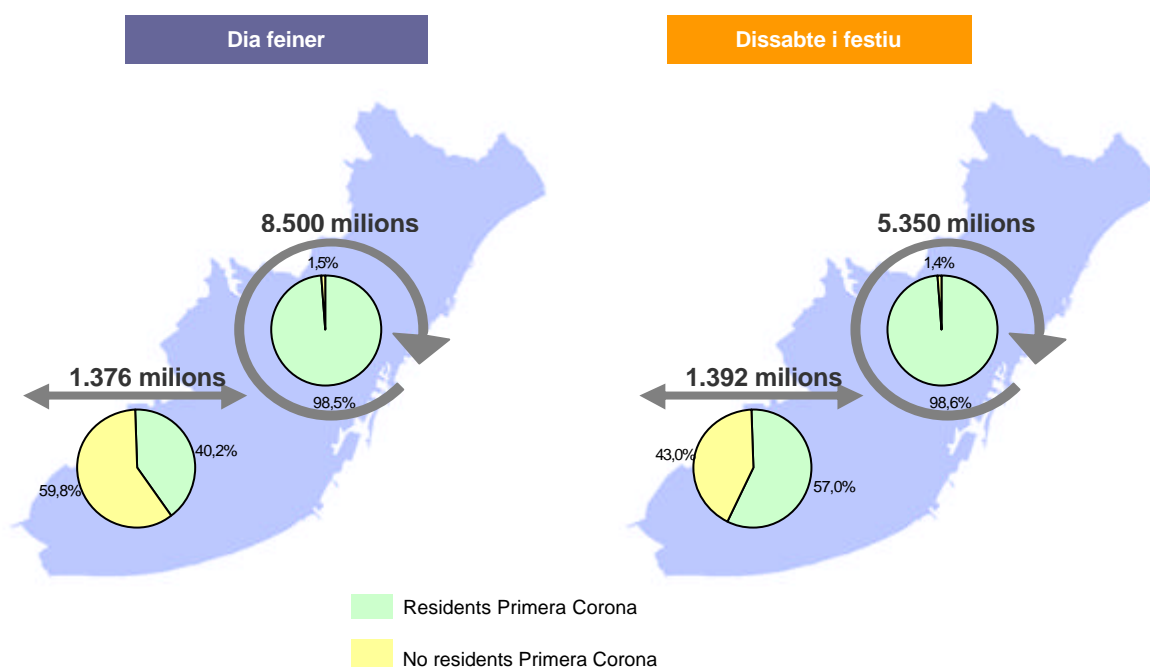
Els fluxos de desplaçaments s'han analitzat en una doble perspectiva:

- Fluxos interns: origen i destinació al mateix àmbit territorial
- Fluxos de connexió: origen o destinació entre àmbits territorials, o bé origen i destinació fora de la Primera Corona.

Segons el tipus de flux -interns o de connexió- s'observa com en dia feiner, els desplaçaments interns a la Primera Corona (8.500.287) signifiquen el 86,1% del total de desplaçaments i són efectuats gairebé el 100% per residents en aquest àmbit territorial. En canvi, dels desplaçaments de connexió (1.376.208), un 40,2% són realitzats per residents a la Primera Corona, mentre que el 59,8% restant els efectuen població que no hi resideix.

En dissabte i festiu els desplaçaments de connexió augmenten el seu pes relatiu (20,7%) respecte el dia feiner (13,9%), al mateix temps que varia la seva distribució: del total de desplaçaments de connexió realitzats en dissabte i festiu (1.392 milions), el 57,0% són realitzats per residents a la Primera Corona, i el 43,0% restant per no residents en aquest àmbit.

**Gràfic 18: Distribució dels desplaçaments interns i de connexió segons població resident i no resident a la Primera Corona**



La distribució dels fluxos –interns o de connexió– segons el motiu dels desplaçaments mostra com en dia feiner la mobilitat personal és majoritària en els fluxos interns (32,1%), mentre que en els desplaçaments de connexió és la mobilitat ocupacional la que té un major pes (36,8%).

En dissabte i festiu la mobilitat personal és la predominant en ambdós tipus de fluxos (interns i connexió).

**Taula 52: Distribució segons motiu dels desplaçaments interns i de connexió**

	Dia feiner		Dissabte i Festiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
Mobilitat ocupacional	23,2%	36,8%	3,8%	3,3%
Mobilitat personal	32,1%	16,2%	50,0%	46,7%
Tornada a casa motiu ocupacional	18,5%	29,9%	3,2%	2,9%
Tornada a casa motiu personal	26,1%	17,2%	42,9%	47,1%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>8.500.287</b>	<b>1.376.208</b>	<b>5.350.241</b>	<b>1.392.404</b>

En relació al mode de transport, s'observa com més de la meitat dels desplaçaments interns, realitzats dins de la Primera Corona, es duen a terme amb modes no motoritzats (51,4% en dia feiner i el 54,6% en dissabte i festiu), mentre que en els desplaçaments de connexió l'ús del transport privat és predominant: en dia feiner, el 63,0% dels desplaçaments de connexió es realitzen amb transport privat i en dissabte i festiu aquesta proporció augmenta fins un 82,4%.

La proporció d'ús del transport públic en els desplaçaments de connexió en dia feiner és del 35,9%, mentre que en dissabte i festiu es redueix al 16,9%.

**Taula 53: Distribució segons mode de transport dels desplaçaments interns i de connexió**

	Dia feiner		Dissabte i Festiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
Modes no motoritzats	51,4%	1,0%	54,6%	2,0%
Transport públic	25,5%	35,9%	16,9%	15,6%
Transport privat	23,2%	63,0%	28,5%	82,4%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (N)</b>	<b>8.500.287</b>	<b>1.376.208</b>	<b>5.350.241</b>	<b>1.392.404</b>

## 2.2. Fluxos interns i de connexió entre àmbits territorials

En el present apartat s'analitzen els fluxos de mobilitat que es produeixen entre els diferents àmbits territorials en què s'ha dividit la Primera Corona Metropolitana de Barcelona: Barcelona, Baix Llobregat Sud, Baix Llobregat Nord i Besòs.

Aprofundint en l'anàlisi de les dinàmiques territorials, s'han calculat dos indicadors destinats a classificar els diferents àmbits en base a les seves relacions amb la resta del territori:

IO<1= major pes relatiu de la mobilitat interna que de la de connexió (territori tancat)

IO>1= major pes relatiu de la mobilitat connectiva (territori obert)

- **L'índex d'obertura (IO)** permet obtenir una visió general del conjunt de fluxos que incideixen sobre el territori de cada àmbit. Es tracta del quocient dels desplaçaments de connexió amb l'exterior (entrades més sortides del territori) i dels desplaçaments interns.

$$IO = \left[ \frac{\text{Desplaçaments de connexió amb l'exterior}}{\text{Desplaçaments interns}} \right]$$

- **La ràtio d'atracció i emissió (RAE)** permet classificar els diferents àmbits territorials com receptors o generadors de desplaçaments. Es tracta del quocient entre el nombre de desplaçaments atrets i el nombre de desplaçaments emesos.

$$RAE = \left[ \frac{\text{Desplaçaments atrets realitzats per no residents}}{\text{Desplaçaments emesos realitzats per residents}} \right]$$

Finalment, amb l'objectiu d'analitzar amb major precisió la situació de competència entre els modes mecanitzats s'ha generat la ràtio entre transport públic i transport privat, per cadascuna de les possibles combinacions entre orígens i destinacions.

Els desplaçaments s'han classificat en tres grans grups segons el tipus de recorregut: fluxos interns dins de cada àmbit, fluxos de connexió entre àmbits i fluxos de connexió amb l'exterior de la Primera Corona.

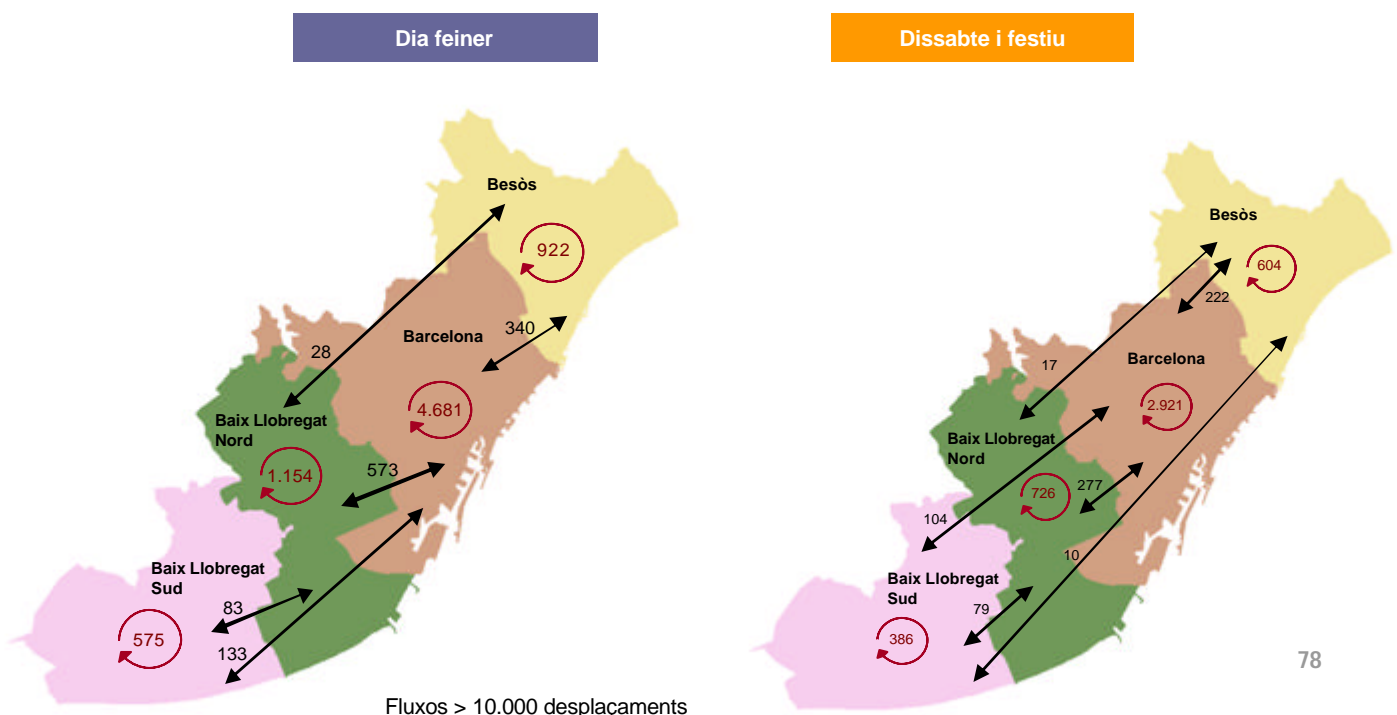
Com es pot observar en el gràfic següent els desplaçaments amb origen i destinació al mateix àmbit són majoritaris en tot el territori: dels 9,8 milions de desplaçaments efectuats a la Primera Corona en un dia feiner, 7,3 milions tenen l'origen i la destinació en el mateix àmbit. La ciutat de Barcelona és on els desplaçaments interns tenen un major pes.

En dissabte i festiu els desplaçaments interns a cada territori segueixen sent majoritaris si bé decreix lleugerament el seu pes relatiu (veure taula 55). Igualment, l'àmbit on el volum de desplaçaments interns és major és a Barcelona.

Dels fluxos de connexió entre territoris (1,1 milions de desplaçaments totals en dia feiner i 711 milers en dissabte i festiu), els principals, tant en dia feiner com en dissabte i festiu, són els de connexió entre Barcelona i els seus dos àmbits contigus: el Baix Llobregat Nord i el Besòs. En aquest mateix sentit, els fluxos menys destacables es produeixen entre els territoris més allunyats: Baix Llobregat Sud i el Besòs.

Cal destacar els 1.376.208 desplaçaments de connexió de la Primera Corona amb la resta de Catalunya en dia feiner, i els 1.392.404 en dissabte i festiu.

**Gràfic 19: Distribució dels desplaçaments entre els àmbits de la Primera Corona (milers de desplaçaments)**



**Taula 54: Matriu de desplaçaments entre àmbits de la Primera Corona (Dia feiner)**

**a) Nombre absoluts**

		Destinacions					Total
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona	
Orígens	Baix Llobregat Sud	575.294	41.758	66.322	3.737	44.937	732.048
	Baix Llobregat Nord	42.114	1.154.627	286.057	13.963	104.442	1.601.203
	Barcelona	66.957	287.129	4.681.210	170.492	458.554	5.664.341
	Besòs	3.611	14.266	170.253	922.498	85.536	1.196.163
	Fora Primera Corona	44.011	101.178	452.546	85.005	0	682.740
	Total	<b>731.987</b>	<b>1.598.957</b>	<b>5.656.388</b>	<b>1.195.695</b>	<b>693.469</b>	<b>9.876.495</b>

**b) Percentatges respecte de les files (orígens)\***

		Destinacions					Total
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona	
Orígens	Baix Llobregat Sud	78,6%	5,7%	9,1%	0,5%	6,1%	100,0%
	Baix Llobregat Nord	2,6%	72,1%	17,9%	0,9%	6,5%	100,0%
	Barcelona	1,2%	5,1%	82,6%	3,0%	8,1%	100,0%
	Besòs	0,3%	1,2%	14,2%	77,1%	7,2%	100,0%
	Fora Primera Corona	6,4%	14,8%	66,3%	12,5%	0,0%	100,0%
	Total	<b>7,4%</b>	<b>16,2%</b>	<b>57,3%</b>	<b>12,1%</b>	<b>7,0%</b>	<b>100,0%</b>

**c) Percentatges respecte de les columnes (destinacions)\***

		Destinacions					Total
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona	
Orígens	Baix Llobregat Sud	78,6%	2,6%	1,2%	0,3%	6,5%	7,4%
	Baix Llobregat Nord	5,8%	72,2%	5,1%	1,2%	15,1%	16,2%
	Barcelona	9,1%	18,0%	82,8%	14,3%	66,1%	57,4%
	Besòs	0,5%	0,9%	3,0%	77,2%	12,3%	12,1%
	Fora Primera Corona	6,0%	6,3%	8,0%	7,1%	0,0%	6,9%
	Total	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

\* L'elevada pendularitat dels desplaçaments entre àmbits de la Primera Corona fa que els percentatges segons origen i destinació siguin molt similars.

**Taula 55 : Matriu de desplaçaments entre àmbits de la Primera Corona (Dissabte i festiu)**

**a) Nombre absoluts**

		Destinacions					Total
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona	
Orígens	Baix Llobregat Sud	386.190	37.772	50.993	5.435	43.920	524.310
	Baix Llobregat Nord	42.095	726.257	139.789	8.674	114.983	1.031.798
	Barcelona	53.946	137.558	2.921.147	110.730	436.219	3.659.599
	Besòs	4.593	8.687	111.506	604.869	86.759	816.414
	Fora Primera Corona	42.735	118.134	458.242	91.413	0	710.523
Total		<b>529.560</b>	<b>1.028.407</b>	<b>3.681.676</b>	<b>821.121</b>	<b>681.881</b>	<b>6.742.644</b>

**b) Percentatges respecte de les files (orígens)\***

		Destinacions					Total
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona	
Orígens	Baix Llobregat Sud	73,7%	7,2%	9,7%	1,0%	8,4%	100,0%
	Baix Llobregat Nord	4,1%	70,4%	13,5%	0,8%	11,1%	100,0%
	Barcelona	1,5%	3,8%	79,8%	3,0%	11,9%	100,0%
	Besòs	0,6%	1,1%	13,7%	74,1%	10,6%	100,0%
	Fora Primera Corona	6,0%	16,6%	64,5%	12,9%	0,0%	100,0%
Total		<b>7,9%</b>	<b>15,3%</b>	<b>54,6%</b>	<b>12,2%</b>	<b>10,1%</b>	<b>100,0%</b>

**c) Percentatges respecte de les columnes (destinacions)\***

		Destinacions					Total
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona	
Orígens	Baix Llobregat Sud	72,9%	3,7%	1,4%	0,7%	6,4%	7,8%
	Baix Llobregat Nord	7,9%	70,6%	3,8%	1,1%	16,9%	15,3%
	Barcelona	10,2%	13,4%	79,3%	13,5%	64,0%	54,3%
	Besòs	0,9%	0,8%	3,0%	73,7%	12,7%	12,1%
	Fora Primera Corona	8,1%	11,5%	12,4%	11,1%	0,0%	10,5%
Total		<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

\* L'elevada pendularitat dels desplaçaments entre àmbits de la Primera Corona fa que els percentatges segons origen i destinació siguin molt similars.



## Índex d'obertura

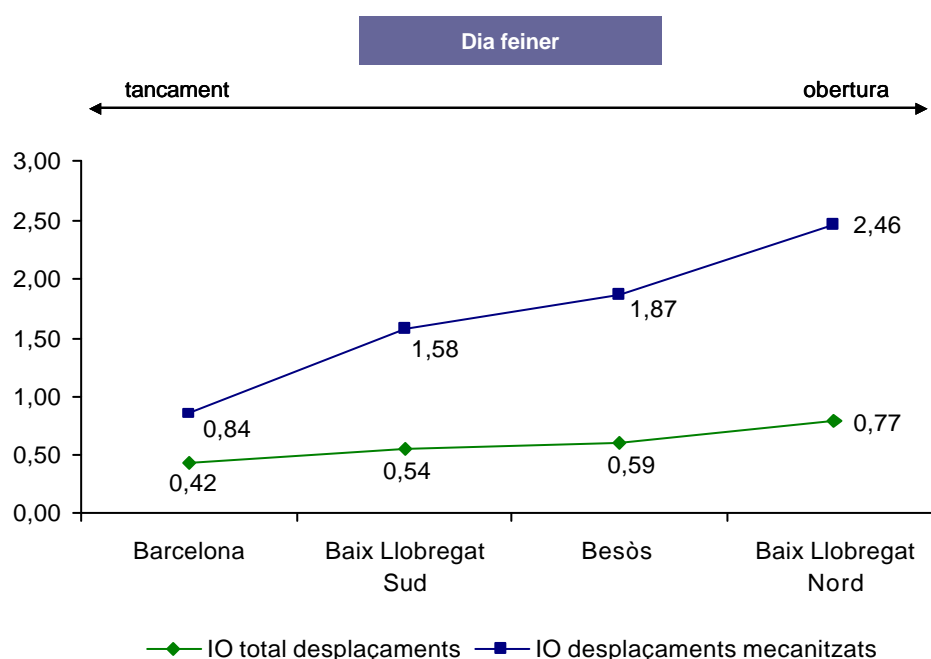
El càlcul de l'índex d'obertura (IO) i la ràtio d'atracció i emissió (RAE) en relació als àmbits territorials de la Primera Corona Metropolitana de Barcelona mostra els resultats següents:

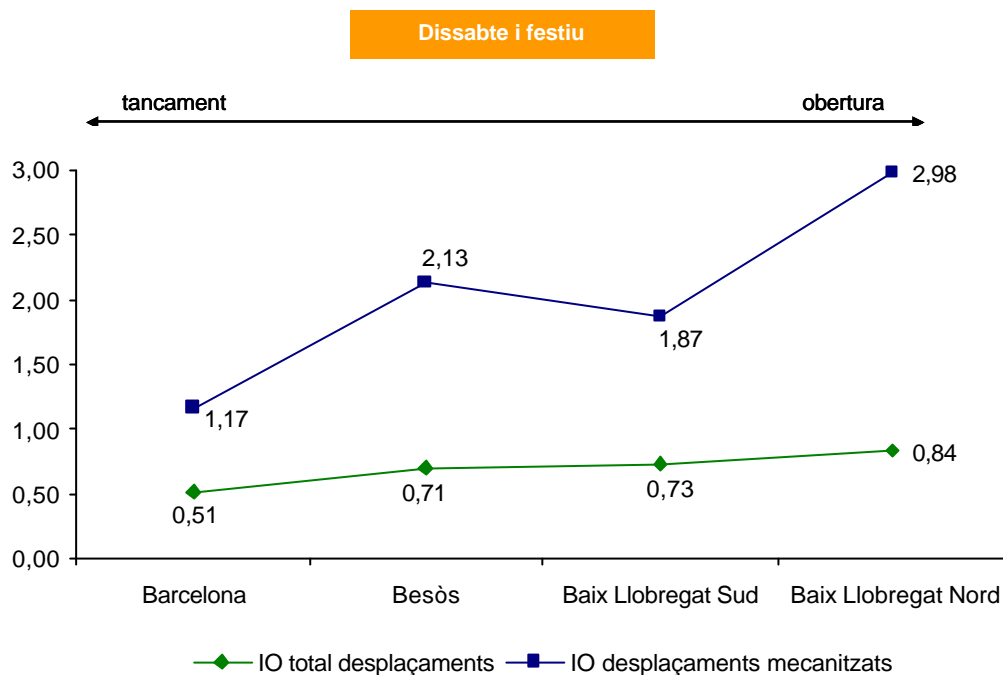
IO<1= major pes relatiu de la mobilitat interna que de la de connexió (territori tancat)

IO>1= major pes relatiu de la mobilitat connectiva (territori obert)

- En dia feiner, la mobilitat interna prima sobre la connectivitat en els quatre àmbits analitzats (IO<1). Aquest fet es deu, en part, a la importància dels desplaçaments amb modes no motoritzats, que en dia feiner representen el 44,4% del total de desplaçaments a la Primera Corona. Excloent de l'anàlisi els desplaçaments realitzats amb modes no motoritzats, s'observa com l'índex d'obertura es situa per sobre d'1 en tots els àmbits excepte a Barcelona. L'àmbit amb una major obertura vers l'exterior és el Baix Llobregat Nord (IO desplaçaments mecanitzats=2,46).
- En dissabte i festiu es produeix la mateixa situació que en dia feiner: quan es tenen en compte tots els desplaçaments (mecanitzats i no mecanitzats), l'IO té un valor inferior a 1 en tots els àmbits. Ara bé, excloent de l'anàlisi els desplaçaments realitzats amb modes no motoritzats, l'índex d'obertura es situa per sobre d'1 en els quatre àmbits, assolint els valors més elevats al Baix Llobregat Nord (IO desplaçaments mecanitzats=2,98) i al Besòs (IO desplaçaments mecanitzats=2,13).

Gràfic 20: Valors índex d'obertura (IO)





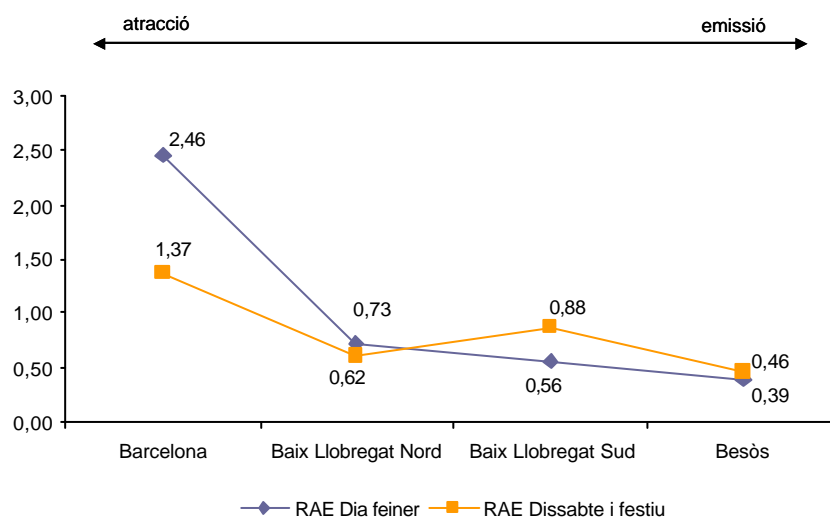
### Ràtio d'atracció i emissió

RAE < 1 = territori emissor

RAE > 1 = territori receptor

A través de la RAE, podem classificar els territoris com emissors o receptors de desplaçaments, aquesta ràtio mostra com Barcelona és l'àmbit amb una capacitat d'atracció més elevada: per cada desplaçament que emet, rep 2,46 desplaçaments procedents de l'exterior en dia feiner i 1,37 en dissabte i festiu. Per tant, la capacitat d'atracció és major en dia feiner que en dissabte i festiu. La resta d'àmbits presenten un caràcter fonamentalment emissor, destacant el cas del Besòs (RAE=0,39 en dia feiner i RAE=0,46 en dissabte i festiu).

**Gràfic 21: Valors ràtio d'atracció i emissió (RAE)**



**Taula 56 : Valors ràtio d'atracció i emissió (RAE)**

	Dia feiner			Dissabte i festiu		
	Atracció	Emissió	RAE	Atracció	Emissió	RAE
Baix Llobregat Sud	56.371	100.288	0,56	65937	75106	0,88
Baix Llobregat Nord	188.802	257.409	0,73	115675	187712	0,62
Barcelona	697.937	283.757	2,46	421561	307053	1,37
Besòs	76.924	197.122	0,39	66951	145500	0,46
<b>Total</b>	<b>1.020.033</b>	<b>838.577</b>	<b>1,22</b>	<b>670.125</b>	<b>715.370</b>	<b>0,94</b>

## Relacions de mobilitat segons el motiu del desplaçament

L'anàlisi de les relacions de mobilitat en dia feiner entre els diferents territoris de la Primera Corona segons el motiu dels desplaçaments reafirma la tendència apuntada anteriorment: els moviments interns, dins de cada àmbit, responen més a la mobilitat personal que no pas els moviments de connexió entre àmbits i amb l'exterior de la Primera Corona, en què la mobilitat ocupacional és la majoritària.

En dissabte i festiu els moviments efectuats per motius personals són majoritaris tant en els fluxos interns com en els de connexió.

**Taula 57: Distribució dels desplaçaments segons origen i/o destinació i motiu (Dia feiner)**

Tipus de desplaçament	Motiu del desplaçament	Àmbit d'origen i/o destinació				
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona
Interns àmbits	Mobilitat ocupacional	17,1%	15,9%	17,0%	16,6%	-
	Mobilitat personal	28,8%	29,8%	26,6%	29,5%	-
	Tornada a casa des de motiu ocupacional	19,8%	18,9%	22,5%	19,1%	-
	Tornada a casa des de motiu personal	34,4%	35,4%	33,8%	34,8%	-
	<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>
	<b>Total (N)</b>	<b>575.294</b>	<b>1.154.627</b>	<b>4.681.210</b>	<b>922.498</b>	<b>-</b>
Connexió entre àmbits	Mobilitat ocupacional	36,4%	36,1%	35,7%	36,1%	36,8%
	Mobilitat personal	17,8%	18,3%	17,9%	17,8%	16,2%
	Tornada a casa des de motiu ocupacional	29,8%	29,4%	29,4%	30,3%	29,9%
	Tornada a casa des de motiu personal	15,9%	16,2%	16,9%	15,8%	17,2%
	<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>	<b>313.447</b>	<b>890.907</b>	<b>1.958.309</b>	<b>546.862</b>	<b>1.376.208</b>

\* L'elevada pendularitat dels desplaçaments entre àmbits de la Primera Corona fa que els percentatges segons origen i destinació siguin molt similars.

**Taula 58: Distribució dels desplaçaments segons origen i/o destinació i motiu per comarca (Promig Dissabte i festiu)**

Tipus de desplaçament	Motiu del desplaçament	Àmbit d'origen i/o destinació				
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona
Interns àmbits	Mobilitat ocupacional	2,5%	3,1%	3,8%	2,7%	-
	Mobilitat personal	51,1%	49,7%	50,6%	50,1%	-
	Tornada a casa des de motiu ocupacional	2,0%	2,3%	3,2%	2,5%	-
	Tornada a casa des de motiu personal	44,4%	45,0%	42,4%	44,7%	-
	<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	-
	<b>Total (N)</b>	<b>386.190</b>	<b>726.257</b>	<b>2.921.147</b>	<b>604.869</b>	-
Connexió entre àmbits	Mobilitat ocupacional	4,7%	4,8%	4,9%	5,3%	3,3%
	Mobilitat personal	47,0%	45,8%	44,4%	47,7%	43,3%
	Tornada a casa des de motiu ocupacional	4,5%	3,8%	4,1%	4,3%	2,9%
	Tornada a casa des de motiu personal	43,7%	45,6%	46,6%	42,8%	50,5%
	<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>	<b>281.489</b>	<b>607.692</b>	<b>1.498.981</b>	<b>427.797</b>	<b>1.392.404</b>

\* L'elevada pendularitat dels desplaçaments entre àmbits de la Primera Corona fa que els percentatges segons origen i destinació siguin molt similars.

## Relacions de mobilitat segons el mode de transport

Pel que fa a les relacions de mobilitat segons el mode de transport, en dia feiner es pot observar com:

- En els desplaçaments interns, dins de cada territori, els modes no motoritzats són els que tenen una proporció d'ús més elevada en tots els àmbits, seguit del vehicle privat, excepte a Barcelona, on el transport públic presenta una proporció d'ús superior que el transport privat.
- En els fluxos de connexió, entre territoris i amb l'exterior de la Primera Corona, hi ha un predomini de l'ús del transport privat. Tanmateix, el transport públic també té una quota d'ús destacable a tots els àmbits, especialment en els desplaçaments de connexió entre Barcelona i el Baix Llobregat Nord.

Les pautes apuntades en dia feiner es mantenen per dissabte i festiu, accentuant-se l'ús del transport privat tant en els desplaçaments interns com en els de connexió.

**Taula 59: Distribució dels desplaçaments segons origen i/o destinació i mode de transport (Dia feiner)**

Tipus de desplaçament	Mode de transport	Àmbit d'origen i/o destinació				
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona
Interns àmbits	Modes no motoritzats	65,9%	70,3%	52,5%	70,0%	-
	Transport públic	4,4%	9,1%	30,0%	8,3%	-
	Transport privat	29,7%	20,6%	17,5%	21,8%	-
	<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>
	<b>Total (N)</b>	<b>575.294</b>	<b>1.154.627</b>	<b>4.681.210</b>	<b>922.498</b>	<b>-</b>
Connexió entre àmbits	Modes no motoritzats	1,0%	5,4%	4,1%	5,2%	1,0%
	Transport públic	28,6%	41,7%	47,3%	38,9%	35,9%
	Transport privat	70,4%	52,9%	48,5%	55,9%	63,0%
	<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>	<b>313.447</b>	<b>890.907</b>	<b>1.958.309</b>	<b>546.862</b>	<b>1.376.208</b>

\* L'elevada pendularitat dels desplaçaments entre àmbits de la Primera Corona fa que els percentatges segons origen i destinació siguin molt similars.

**Taula 60: Distribució dels desplaçaments segons origen i/o destinació i mode de transport (Dissabte i festiu)**

Tipus de desplaçament	Mode de transport	Àmbit d'origen i/o destinació				
		Baix Llobregat Sud	Baix Llobregat Nord	Barcelona	Besòs	Fora Primera Corona
Interns àmbits	Modes no motoritzats	61,8%	73,4%	58,0%	68,0%	-
	Transport públic	3,1%	7,1%	20,4%	5,4%	-
	Transport privat	35,1%	19,4%	21,6%	26,6%	-
	<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>
	<b>Total (N)</b>	<b>386.190</b>	<b>726.257</b>	<b>2.921.147</b>	<b>604.869</b>	<b>-</b>
Connexió entre àmbits	Modes no motoritzats	2,2%	5,5%	3,9%	3,9%	2,0%
	Transport públic	11,9%	25,1%	24,5%	21,4%	15,6%
	Transport privat	85,9%	69,5%	71,6%	74,8%	82,4%
	<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
	<b>Total (N)</b>	<b>281.489</b>	<b>607.692</b>	<b>1.498.981</b>	<b>427.797</b>	<b>1.392.404</b>

\* L'elevada pendularitat dels desplaçaments entre àmbits de la Primera Corona fa que els percentatges segons origen i destinació siguin molt similars.

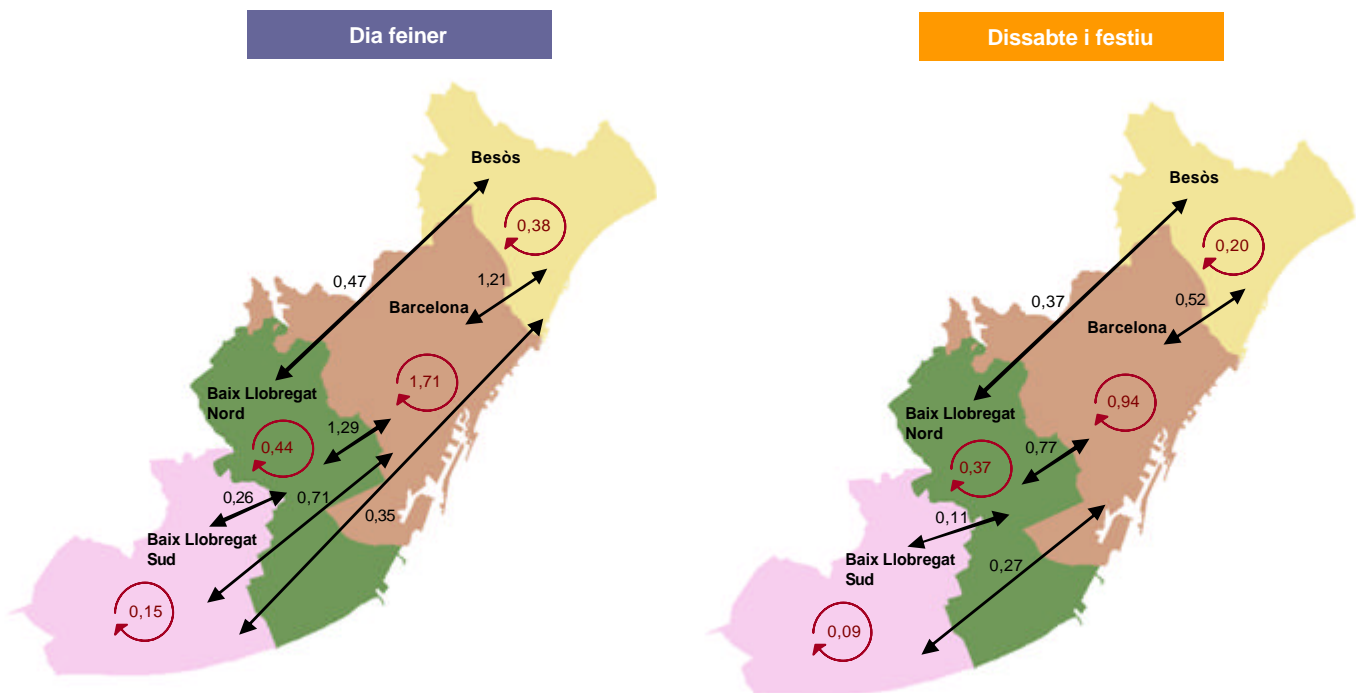
Ràtio públic/privat: quocient entre el nombre de desplaçaments realitzats en transport públic i el nombre de desplaçaments realitzats en vehicle privat.

El gràfic següent (ràtio transport públic/transport privat), permet veure de forma resumida les principals tendències en quan a la relació entre modes mecanitzats, pels dos tipus de fluxos considerats (interns i de connexió).

En els fluxos interns, excepte en el cas de Barcelona, on per cada desplaçament en vehicle privat es realitzen 1,71 desplaçaments en transport públic en dia feiner i 0,94 en dissabte i festiu, a la resta d'àmbits la ràtio assoleix valors molt per sota de la unitat.

Pel que fa als fluxos de connexió entre territoris, el transport públic assoleix els resultats més positius en les relacions entre Barcelona i el Baix Llobregat Nord i entre Barcelona i el Besòs. Aquest fet és conseqüència de la pròpia estructura de la xarxa de transport públic en l'àmbit metropolità, ja que la seva condició radial orientada a la ciutat de Barcelona dificulta la captació de la mobilitat transversal.

**Gràfic 22: Ràtio entre transport públic i transport privat segons àmbits de la Primera Corona**



# **Annex metodològic**

## 1. Antecedents

L'EMQ 2006 sorgeix de l'acord establert entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (DPTOP) i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per tal d'actualitzar les dades de les edicions anteriors de l'EMQ i ampliar el seu abast territorial, que fins al moment havia estat la RMB, al conjunt de Catalunya.

Tot i formar part d'una sèrie estadística (EMQ 1996 i EMQ 2001) l'EMQ 2006 planteja nous reptes, no només territorials, sinó també metodològics que es fonamenten en els següents elements:

- D'una banda, un estudi tècnic promogut per l'ATM i la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior en què es compararen els dissenys de les principals enquestes de mobilitat europees. L'estudi incorporava també una proposta de criteris per al desenvolupament d'una metodologia comuna en els estudis de mobilitat a Espanya, en els quals s'ha basat el disseny metodològic de l'EMQ 2006.
- De l'altra, l'experiència acumulada durant la realització de les diferents edicions de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF, 2003-2005) estudi, de menor dimensió, promogut per l'ATM i l'Ajuntament de Barcelona (4.700 entrevistes en cada edició), que ha permès consolidar un model operatiu d'enquesta de mobilitat amb entrevistes telefòniques.

En conseqüència, el disseny metodològic de l'EMQ 2006 presenta un conjunt de canvis respecte l'edició anterior (2001):

- En primer lloc, l'EMQ 2006 és una enquesta telefònica que incorpora les darreres tècniques en la metodologia CATI (entrevista telefònica assistida per ordinador). Aquesta tecnologia incorpora l'emissió aleatòria i massiva de trucades, que comporta un estalvi important de temps en la realització de les entrevistes. També permet l'enregistrament automàtic de les respostes en les corresponents bases de dades, fent possible realitzar un seguiment acurat i pràcticament en temps real de les incidències en les entrevistes.
- El segon aspecte modificat és la selecció d'unitats mostrals en la darrera etapa: a diferència de 2001, tots els components de les unitats familiars seleccionades han estat substituïts per individus. Aquest canvi ha permès reduir els problemes



derivats de les covariàncies i també ha fet possible aplicar un control de la mostra més precís en els estrats de territori, gènere i edat.

- El darrer d'aquests canvis metodològics fa referència a la informació sobre la qual es pregunta. Així com en l'edició 2001 es va fer referència als desplaçaments realitzats al llarg de tota la setmana, l'EMQ 2006 recull informació sobre la mobilitat del dia anterior a la realització de l'entrevista. Amb aquesta modificació s'evita la repetició estèril d'informació que aporten els desplaçaments habituals i també es redueix l'efecte de telescopi, és a dir, la pèrdua o tergiversació de la informació que es produeix a mesura que creix la distància temporal entre els desplaçaments als quals es fa referència i el moment de realitzar l'entrevista.

## 2. Mètode de realització de les entrevistes

Les entrevistes s'han realitzat telefònicament amb metodologia CATI i han enregistrat informació referida a la mobilitat del dia anterior a l'entrevista. Per tal de recollir també la informació relativa a dissabte o festiu, en les entrevistes realitzades en dilluns s'ha preguntat sobre la mobilitat del divendres anterior i, en la mateixa entrevista, s'ha preguntat també sobre la mobilitat del dissabte anterior en un 50% dels casos i per la mobilitat del diumenge anterior en el 50% dels casos restants.

## 3. Disseny mostral

El disseny mostral de l'EMQ 2006 ha estat condicionat per la necessitat de segmentar els resultats obtinguts en relació als territoris en què la població s'organitza administrativament. S'han establert dos nivells territorials mínims amb significació estadística: cadascuna de les comarques de Catalunya (41) i cadascun dels municipis amb més de 50.000 habitants (23). En el disseny mostral s'ha plantejat realitzar un mínim de 800 entrevistes per comarca, augmentant aquest número considerablement en aquelles on hi ha municipis amb més de 50.000 habitants.

En aquest disseny també s'han tingut en compte els set àmbits administratius de Catalunya (RMB, Comarques gironines, Comarques de Tarragona, Terres de l'Ebre, Comarques centrals, Ponent i Alt Pirineu i Aran), en els quals l'error mostral s'apropa a l'1%. Amb aquestes grandàries mostrals queda ben tractada la possibilitat que una bona part dels desplaçaments d'un àmbit territorial tinguin l'origen o la destinació fora

del mateix. La consideració conjunta de les premisses anteriors ha configurat una mostra teòrica propera als 100.000 individus (de 4 i més anys) pel conjunt de Catalunya.

Des del punt de vista territorial, el disseny mostral ha definit un conjunt de *zones de transport* com a segmentació territorial bàsica en l'assignació de la mostra. Aquestes unitats de segmentació han estat definides pel DPTOP en base a criteris poblacionals i de dotació d'infraestructures de transport. Les *zones de transport* coincideixen en la majoria de casos amb els límits municipals, si bé algunes són de caràcter supramunicipal quan agrupen diversos municipis de poca població, o bé de caràcter inframunicipal en aquells municipis que, per la seva grandària poblacional (més de 50.000 habitants), han estat dividits en més d'una *zona de transport*.

## 4. Qüestionari

El qüestionari de l'EMQ 2006 s'estructura en quatre blocs que recullen informació de naturalesa diferent:

- El primer recull informació relativa a la composició de la llar, a efectes de realitzar una selecció aleatòria de l'individu a entrevistar, ja que el procediment d'emissió de trucades selecciona la unitat familiar (unitat mostral de segona etapa) però no encara l'individu. La selecció aleatòria redueix la sobrerrepresentació mostral dels individus amb menys mobilitat, que són aquells que es troben amb més freqüència en el domicili.
- El segon recull la informació referent a tots els desplaçaments efectuats durant el dia anterior a la realització de l'entrevista, sobre els quals el pregunta l'origen i la destinació, l'hora d'inici, la durada, la motivació, els mitjans de transport utilitzats i altra informació complementària en funció del mitjà utilitzat (tipus d'aparcament, tipus de bitllet emprat, etc.).
- En el tercer bloc es recullen les variables que permeten la caracterització sociodemogràfica dels entrevistats (edat, situació laboral, etc.), així com informació relativa a la disponibilitat de permís de conducció i de vehicle privat.
- El quart bloc conté un conjunt de preguntes d'opinió amb la finalitat de descriure alguns dels elements subjectius que incideixen en les decisions que prenen els ciutadans a l'hora de desplaçar-se.

## 5. Disseny operatiu

Les dues institucions promotores de l'EMQ 2006 (DPTOP i ATM) han estat recolzades per tres entitats en diverses etapes del desenvolupament de l'estudi:

- L'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat) ha aportat assessorament legal i ha participat en el disseny metodològic i la validació dels resultats. L'Idescat és responsable del Pla Estadístic de Catalunya 2006-2009, en el qual s'emmarca l'EMQ 2006.
- El Centre d'Estudis d'Opinió (CEO) de la Generalitat de Catalunya ha assessorat en matèries metodològiques i legals, tot garantint l'homogeneïtat de l'EMQ 2006 amb altres estudis dependents de la Generalitat de Catalunya.
- L'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) ha realitzat tasques d'assessorament metodològic, ha supervisat el treball de camp, ha integrat la base de dades i ha realitzat l'anàlisi de les mateixes per a la publicació dels resultats.

El fet de comptar amb dues administracions promotores i amb una grandària mostral considerable ha fet necessari, en el disseny operatiu del treball de camp, dividir el procés de realització d'entrevistes en vuit lots territorials que s'han concursat públicament, havent-ne resultat el repartiment següent:

- L'ATM ha concursat dos lots territorials que corresponen, el primer d'ells, a la ciutat de Barcelona, i el segon, a la resta de la RMB, amb un total de 40.000 entrevistes, que han estat adjudicats a l'institut DYM.
- El DPTOP ha concursat els sis lots restants amb un total de 60.000 entrevistes, resultant l'adjudicació de Comarques gironines, Camp de Tarragona, Comarques centrals i Ponent a l'institut Opinòmetre, el lot de l'Alt Pirineu i Aran a l'institut TNS, i el lot de les Terres de l'Ebre la UTE Opina/Apolda.

La realització del treball de camp per part de diferents empreses ha fet imprescindible un procés d'homogeneïtzació en tots els procediments metodològics. Aquesta tasca ha estat assumida per l'IERMB mitjançant un equip de supervisors del treball de camp que ha controlat les incidències sorgides. Aquest equip ha treballat *in situ* amb els responsables de les empreses adjudicatàries, donant així més agilitat a la resolució de les incidències, que en un 99% del casos s'han resolt mitjançant retrucades emeses en menys de dos dies hàbils (48 hores) després de la realització de l'entrevista.

## 6. Fitxa tècnica

**Univers.-** Residents a Catalunya de 4 i més anys.

**Mostra.-** Mostreig aleatori estratificat polietàpic. En el conjunt de Catalunya la mostra està integrada per 106.091 individus (24. 789 en cap de setmana), 25.405 individus a la Primera Corona (5.757 en cap de setmana). En aquest àmbit, amb un nivell de confiança del 95,5% i sota el supòsit de mostratge aleatori simple i màxima indeterminació ( $p=q=0,5$ ), l'error màxim és:  $\pm 0,63\%$  en dia feiner i  $\pm 1,32\%$  en cap de setmana.

Àmbit territorial	Entrevistes	Error relatiu
<b>Regió Metropolitana de Barcelona</b>	<b>45.184</b>	<b><math>\pm 0,47\%</math></b>
Comarques gironines	12.648	$\pm 0,89\%$
Camp de Tarragona	10.706	$\pm 0,97\%$
Terres de l'Ebre	8.020	$\pm 1,12\%$
Comarques centrals	11.482	$\pm 0,93\%$
Ponent	10.651	$\pm 0,97\%$
Alt Pirineu i Aran	7.400	$\pm 1,16\%$
<b>Total Catalunya</b>	<b>106.091</b>	<b><math>\pm 0,31\%</math></b>

Àmbit Primera Corona	Entrevistes	Error relatiu
Baix Llobregat Sud	4.463	$\pm 1,50\%$
Baix Llobregat Nord	5.010	$\pm 1,41\%$
Barcelona	11.303	$\pm 0,94\%$
Besòs	4.629	$\pm 1,47\%$
<b>Total Primera Corona</b>	<b>25.405</b>	<b><math>\pm 0,63\%</math></b>

---

**Recollida d'informació.-** Entrevista telefònica amb metodologia CATI.

**Treball de camp.-** Realitzat per Instituto DYM, Institut Opinòmetre, UTE Opina/Apolda i TNS. Les entrevistes dels residents a l'àmbit de la RMB han estat realitzades per Instituto DYM.

**Direcció de l'estudi.-** Lluís Herran (DPTOP) i Mayte Capdet (ATM).

**Grup tècnic EMQ 2006.-**

- DPTOP: Lluís Herran i Santi Ribas.
- ATM: Mayte Capdet, Xavier Roselló i Maria Montaner.
- Idescat: Dolors Olivares.
- IERMB: Josep M. Aragay, Daniel Polo i Meritxell Perramon.

**Coordinació del treball de camp i anàlisi de resultats.-** Realitzat per l'IERMB-

- Direcció de l'equip investigador: Carme Miralles-Guasch i Josep M. Aragay.
- Direcció tècnica: Meritxell Perramon
- Coordinació del treball de camp: Elisabet Queralt.
- Anàlisi de resultats: Manel Pons, Gemma Solé, Aina Pedret, Joan Alberich i Núria Ruiz.

## Model de qüestionari

**P1. Quina és la seva situació professional?**

1 Estudiant	5 Ocupat
2 Tasques de la llar	6 No ocupat
3 Jubilat	6a Ha treballat abans
4 Pensionista	6b Busca la 1a feina
4a Invalidesa permanent	7 Altres
4b Sense invalidesa permanent	9 Ns/Nc

**P2. Va sortir de casa ahir?**

1 Sí (núm. D desplaçaments) \_\_\_\_\_  
*Si en fa més de 9 i és persona ocupada passa a P3  
 En altre cas passa a P8*

2 No (per quin motiu) \_\_\_\_\_  
*(Passa a P16)  
 (Si és dilluns començar de nou P2)*

1 Indisposició o baixa
2 Treballa al propi domicili
3 Vacances o dia de festa
4 No surt habitualment
5 No vol contestar
9 Altres: _____

**P3. Va fer 7 o més desplaçaments relacionats amb la feina?**

1 Sí (Passa a P4, qualificació "professional de la mobilitat")

2 No (Passa a P8)

**P4. Quina és la seva professió?**

1 Taxistes i xofers d'automòbils	4 Conductors motocicleta/ciclomotor
2 Conductors d'autobús/autocar	5 Representants de comerç i tècnics de vendes
3 Conductors camió/furgoneta	6 Altres professions _____
	7 Ns/Nc

**P5. Quants desplaçaments fa de promig en un dia feiner?**

a. Municipi de residència	_____
b. Resta de seva comarca	_____
c. Catalunya, fora de la seva comarca	_____ <i>Indicar els desplaçaments segons comarca</i>
d. Fora de Catalunya	_____

**P6. Com es desplaça habitualment en aquesta activitat professional?**

1 A peu	5 Cotxe (particular)
2 Transport públic (metro, bus, taxi usuari)	6 Cotxe (empresa)
3 Moto (particular)	7 Furgó/camió (particular)
4 Moto (empresa)	8 Furgó/camió (empresa)
	9 Ns/Nc

**P7. Com a professional de la mobilitat com va accedir al seu lloc de treball?**

Anada a la feina	Va sortir des de casa?	Municipi origen i adreça origen (en cas de no sortir de casa)	Municipi lloc de treball i adreça (en cas de no tenir seu de treball passa a P9)	Hora sortida	Minut sortida	Temps	Mitjans de transport emprats (per ordre)	Mitjans de transport públics emprats (en cas d'haver utilitzat el transport públic)	Títol (per a cadascun dels mitjans de transport emprats)	On va aparcar el cotxe? (en cas d'haver utilitzat cotxe conductor)	Opció vial (en cas d'haver utilitzat el cotxe conductor)

Tornada de la feina	Origen del desplaçament en acabar jornada labora	Municipi origen i adreça origen	Municipi lloc de treball i adreça (en cas de no tenir seu de treball passa a P9)	Hora sortida	Minut sortida	Temps	Mitjans de transport emprats (per ordre)	Mitjans de transport públics emprats (en cas d'haver utilitzat el transport públic)	Títol (per a cadascun dels mitjans de transport públic emprats)	On va aparcar el cotxe? (en cas d'haver utilitzat cotxe conductor)	Opció vial (en cas d'haver utilitzat el cotxe conductor)

**P8. Origen, motiu, destinació, horia d'inici, minuts i mitjà de transport per a cada desplaçament que va realitzar**

Desplaçament	El 1er desplaçament va realitzar des de casa?	Municipi origen i adreça origen (en cas de no sortir de casa)	Motiu	Municipi i adreça destinació	Hora sortida	Minut sortida	Temps	Mitjans de transport emprats (per ordre)	Mitjans de transport públics emprats (en cas d'haver utilitzat el transport públic)	Títol (per a cadascun dels mitjans de transport públic emprats)	On va aparcar el cotxe? (en cas d'haver utilitzat cotxe conductor)	Opció vial (en cas d'haver utilitzat el cotxe conductor)
1												
2												
Etc.												

Codificació motius	Codificació mitjans de transport	Codificació Títols de transport públic	Codificació aparcament
1 Tornada a domicili	1 A peu	1 Bitllet senzill	1 Aparcament lliure al carrer
2 Anar a la feina	2 Autobús urbà	2 Títol integrat	2 Aparcament en propietat, lloguer o concessió
3 Anar a l'escola / universitat	3 Autobús interurbà	2a T-10	3 Pàrking de pagament (per hores o minuts)
4 Formació complementària no reglada	4 Metro	2b títols mensuals (T-50/30, T-mes, T-familiar)	4 Zona blava
5 Compres quotidianes	5 Tramvia	2c títols trimestrals (T-Trimestre, T-Jove)	5 Àrea verda
6 Compres no quotidianes	6 FGC	2d altres títols integrats	6 Aparcament d'intercanvi
7 Metge	7 Renfe rodalies	3 Títol multiviatge d'un operador	7 Aparcament només permès en nocturn o festiu
8 Visita amic / familiar	8 Autobús empresa	3a de 10 viatges	8 Aparcament gratuït en destinació (empleats, etc.)
9 Acompanyar a altres persones	9 Autobús escolar	3b mensual	9 No aparca, només para un moment
10 Gestions de feina	10 Autobús (excursions)	3c trimestral	99 Ns/Nc
11 Gestions personals	11 Taxi	3d altres títols d'un operador	
12 Àpat, no d'oci	12 Cotxe conductor	4 Títols socials (jubilat, famílies nombroses...)	
13 Activitats esportives	13 Cotxe acompanyant	5 Altres títols (bitllets turístics...)	
14 Activitats culturals	14 Moto conductor	9 NS/NC	
15 Altres activitats d'oci	15 Moto acompanyant		
16 Passeig	16 Bicicleta		
17 Tornada a segona residència	17 Furgoneta / camió		
18 Tornada hotel	18 Tren regional / llarg recorregut		
19 Tornada a domicili d'altres	19 Avió		
98 Altres motius _____	98 Altres _____		
99 Ns/Nc	99 Ns/ Nc		

**P9. Durant una setmana sense festes, quants dies va (anar a la feina/ a classe)?** \_\_\_\_\_

*Només a estudiants i actius ocupats*

**P10. Any i mes de naixement** \_\_\_\_\_

**De mitjana, quantes vegades a de casa (a la feina/classe) o torna?** \_\_\_\_\_

**P11. Gènere**  
1 Home  
2 Dona

**P12. Situació pofessional actual o anterior per a persones aturades, jubilats i pensionistes**

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 1 Assalariat contracte indefinit | 5 Empresari amb personal al seu càrrec |
| 2 Assalariat contracte temporal  | 6 Membre cooperativa                   |
| 3 Assalariat sense contracte     | 7 Presta ajut a activitat familiar     |
| 4 Professional autònom           | 8 No ha treballat mai (passa a P15)    |
|                                  | 9 Altres _____                         |

**P13. Càrrec actual o anterior per a persones aturades, jubilats i pensionistes**

- |                           |                             |
|---------------------------|-----------------------------|
| 1 Directiu / tècnic       | 4 Treballador no qualificat |
| 2 Venedor / administratiu | 5 Altres _____              |
| 3 Treballador qualificat  |                             |

**P14. Sector d'activitat actual per a persones aturades, jubilats i pensionistes**

- |                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 1 Agricultura, ramaderia, pesca | 5 Sanitat i serveis socials |
| 2 Construcció                   | 6 Educació                  |
| 3 Indústria                     | 7 Administració pública     |
| 4 Comerç i serveis financers    | 8 Altres _____              |

**P15. Nivell d'estudis acabats**

- |                          |                              |
|--------------------------|------------------------------|
| 1 Sense estudis          | 3 Estudis secundaris acabats |
| 2 Estudis primaris abats | 4 Estudis univèrstaris acats |
|                          | 5 Altres _____               |

**P16. Té permís de conduir?**

- |               |   |    |    |   |
|---------------|---|----|----|---|
| a. Ciclomotor | 1 | Sí | No | 2 |
| b. Moto       | 1 | Sí | No | 2 |
| c. Cotxe      | 1 | Sí | No | 2 |

**P17. Disposa dels següents vehicles, i quants?**

- |                     |   |    |    |   |
|---------------------|---|----|----|---|
| a. Ciclomotor/ moto | 1 | Sí | No | 2 |
| b. Cotxe            | 1 | Sí | No | 2 |
| c. Bicycleta        | 1 | Sí | No | 2 |
| d. Altres _____     |   |    |    |   |

**P18. Ingresos mensuals familiars**

- |                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| 1 Inferiors a 1.000€   | 4 Entre 3.000 i 4.000€ |
| 2 Entre 1.000 i 2.000€ | 5 Entre 4.000 i 5.000€ |
| 3 Entre 2.000 i 3.000€ | 6 Més de 5.000€        |
|                        | 7 Ns/Nc                |

**P19. Nombre de membres de la família** \_\_\_\_\_

**P24. Quines qüestions fan que vostè utilitzi el tren, metro, tramvia, bus com a mode habitual de transport en lloc d'un**

*0: No és un motiu 1: és un motiu (0 molt poc important a 10 molt important)*

- El menor temps de desplaçament amb transport públic
  - La freqüència de pas
  - La fiabilitat i puntualitat del servei
  - La distància d'accés a les parades/estacions
  - La seguretat o el baix risc de tenir un accident és un motiu
  - El menor cost és un motiu
  - El menor impacte ambiental
  - La dificultat per trobar aparcament o la congestió
  - El confort o benestar de viatjar en transport públic
- Altres: \_\_\_\_\_

**P25. Quant acostuma a gastar mensualment?**

- Transport públic (si usa algun transport públic)
- Taxi (si usa taxi)
- Benzina o gasoil (si usa vehicle privat conductor)
- Aparcament fix prop de casa (si usa vehicle privat a conductor)
- Aparcaments diversos llunys de casa (si usa vehicle privat conductor)
- Peatges (si usa vehicle privat conductor)

**P20. Quin ús fa dels mitjans de transport?**

*0: mai o quasi mai / 1: de vegades / 2: sovint*

- A peu
- Autobus urbà
- Autobús interurbà
- Metro
- Tramvia
- Renfe Rodalies
- FGC
- Tren regional / llarg recorregut
- Taxi
- Cotxe conductor
- Moto conductor
- Bicycleta

**P21. Valori la satisfacció en l'ús dels mitjans que n'és usuari esporàdic o habitual:** (0: nul·la satisfacció / 1: plena satisfacció)

**P22. Utilitza més el vehicle privat o el transport públic?**

*Estudiants i ocupats es refereix als desplaçaments per estudis o feina Per a la resta de situacions professionals desplaçaments en dia feiner*

- Vehicle privat
- Transport públic
- Els usa igualment
- No els usa

**P23. Quines qüestions fan que utilitzi la moto/cotxe com a mode de transport habitual en lloc del transport públic?** (si utilitza més el vehicle privat)

*0: No és un motiu 1: és un motiu (0 molt poc important a 10 molt important)*

- L'estalvi de temps
  - Haver de desplaçar-se a diferents llocs de forma consecutiva
  - La disponibilitat d'aparcament en destinació
  - La seguretat o la sensació de protecció
  - El menor cost
  - No hi ha cap alternativa en transport públic
  - Les alternatives en transport públic tenen poca freqüència
  - Les alternative en transport públic tenen massa transbordaments
  - El confort o benestar de viatjar en vehicle privat
- Altres: \_\_\_\_\_ (passa a P25)

**P26. En els darrers 12 mesos, ha sol·licitat informació sobre serveis de transport públic?**

- |      |                           |                                |                             |
|------|---------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| 1 Sí | <b>Freqüència</b>         | <b>Canal</b>                   |                             |
| 6 No | 1 Molt de tant en tant    | 1 Tel. informació Gencat (012) | 5 Web ajuntaments           |
|      | 2 Entre 1 i 4 cops al mes | 2 Tel.d'informació local       | 6 Web operador de transport |
|      | 3 Més de 4 cops al mes    | 3 Tel. operador de transport   | 7 TV / Ràdio                |
|      |                           | 4 Web Gencat                   | 8 Revistes o diaris         |
|      |                           |                                | 9 Altres _____              |

**P27. En els darrers 12 mesos, ha sol·licitat informació sobre com anar en algun lloc o sobre l'estat del trànsit?**

- |      |                           |                                |                             |
|------|---------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| 1 Sí | <b>Freqüència</b>         | <b>Canal</b>                   |                             |
| 6 No | 1 Molt de tant en tant    | 1 Tel. informació Gencat (012) | 5 Web ajuntaments           |
|      | 2 Entre 1 i 4 cops al mes | 2 Tel.d'informació local       | 6 Web operador de transport |
|      | 3 Més de 4 cops al mes    | 3 Tel. operador de transport   | 7 TV / Ràdio                |
|      |                           | 4 Web Gencat                   | 8 Revistes o diaris         |
|      |                           |                                | 9 Altres _____              |