



EMQ 2006

de la Regió Metropolitana de Barcelona

11. La mobilitat i el temps

Treball realitzat per:

Índex

| | |
|--|-----------|
| Presentació i síntesi de resultats | 4 |
| 1. Distribució horària dels desplaçaments | 12 |
| 1.1 Distribució horària dels desplaçaments en dia feiner | 13 |
| 1.1.1 Distribució horària segons motiu de desplaçament en dia feiner | 16 |
| 1.1.2 Distribució horària segons mode de transport en dia feiner | 20 |
| 1.1.3 Distribució horària segons segments de població en dia feiner | 26 |
| 1.2 Distribució horària dels desplaçaments en dissabte i festiu | 34 |
| 1.2.1 Distribució horària segons motiu de desplaçament en dissabte i festiu | 37 |
| 1.2.2 Distribució horària segons mode de transport en dissabte i festiu | 40 |
| 1.2.3 Distribució horària segons segments de població en dissabte i festiu | 43 |
| 2. Durada mitjana dels desplaçaments | 46 |
| 2.1 Durada mitjana dels desplaçaments en dia feiner | 47 |
| 2.1.1 Durada mitjana dels desplaçaments segons motiu en dia feiner | 50 |
| 2.1.2 Durada mitjana dels desplaçaments segons mode de transport en dia feiner | 53 |
| 2.1.3 Durada mitjana dels desplaçaments segons segments de població en dia feiner | 62 |
| 2.2 Durada mitjana dels desplaçaments en dissabte i festiu | 65 |
| 2.2.1 Durada mitjana dels desplaçaments segons motiu en dissabte i festiu | 68 |
| 2.2.2 Durada mitjana dels desplaçaments segons mode de transport en dissabte i festiu | 70 |
| 2.2.3 Durada mitjana dels desplaçaments segons segments de població en dissabte i festiu | 78 |
| 3. Temps dedicat a la mobilitat | 79 |

| | |
|--|-----------|
| 3.1 Temps dedicat a la mobilitat en dia feiner | 81 |
| 3.1.1 Temps dedicat a la mobilitat segons motiu de desplaçament en dia feiner | 82 |
| 3.1.2 Temps dedicat a la mobilitat segons mode de transport en dia feiner | 84 |
| 3.1.3 Temps dedicat a la mobilitat segons segments de població en dia feiner | 87 |
| 3.2 Temps dedicat a la mobilitat en dissabte i festiu | 89 |
| 3.2.1 Temps dedicat a la mobilitat segons motiu de desplaçament en dissabte i festiu | 90 |
| 3.2.2 Temps dedicat a la mobilitat segons mode de transport en dissabte i festiu | 92 |
| 3.2.3 Temps dedicat a la mobilitat segons segments de població en dissabte i festiu | 95 |
| Annex metodològic | 97 |



Presentació i síntesi de resultats

Presentació

L'objectiu d'aquest informe és analitzar la perspectiva del temps en els desplaçaments a la Regió Metropolitana de Barcelona a partir de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de l'any 2006.

Per aprofundir en el coneixement de les pautes de mobilitat de la població, a més de conèixer com i per què es mou, és interessant conèixer quan ho fa, així, al llarg de l'informe s'analitzen tres elements en relació al temps de la mobilitat:

- La distribució horària dels desplaçaments, fa referència a l'hora d'inici i permet conèixer la forma en que aquests s'organitzen al llarg de la jornada.
- La durada mitjana dels desplaçaments expressada en unitats temporals (minuts i centèsimes de minut).
- El temps total dedicat a desplaçar-se (expressat en milers d'hores i minuts per persona), que permet analitzar la mobilitat dels individus des d'una òptica complementària, posant en relació la durada mitjana dels desplaçaments amb el nombre de trajectes efectuats.

S'ha considerat oportú fer l'anàlisi de la dimensió temporal de la mobilitat tant en dia feiner com en dissabte i festiu, pel diferent comportament que presenta la mobilitat en aquests tipus de dies.

Síntesi de resultats

A continuació es presenten els principals resultats obtinguts en cadascun dels tres capítols de que consta aquest informe.

1. Distribució horària dels desplaçaments

- Els moments de màxima concentració horària de desplaçaments en dia feiner són de 8 a 9 hores, de 13 a 15 hores i de 17 a 20 hores; mentre que en dissabte i festiu la concentració no és tan accentuada i es distribueix més homogèniament entre les 10 i les 14 hores i entre les 17 i les 21 hores.
- En la distribució horària segons el motiu del desplaçament s'observa que en dia feiner la franja horària de 4 a 9 hores del matí està clarament dominada per la mobilitat ocupacional; mentre que de 9 a 13 hores i de 16 a 19 hores els desplaçaments són majoritàriament per motius personals. En dissabte i festiu, la mobilitat personal és majoritària en gairebé totes les hores del dia, excepte de 5 a 7 hores del matí.
- En dia feiner, la mobilitat ocupacional està fortament condicionada pels horaris d'entrada i sortida dels centres de treball i d'estudis, per la qual cosa es concentra principalment entre les 7 i les 9 hores del matí, i les 14 i 16 hores de la tarda.
- La mobilitat personal en dia feiner presenta una distribució horària menys rígida que l'ocupacional, concentrant-se entre les 9 i les 12 hores i entre les 16 i les 19 hores. En dissabte i festiu, la concentració horària es produeix entre les 11 i les 12 hores i les 17 i les 19 hores.
- En dia feiner els modes no motoritzats predominen al llarg del dia, mentre que el transport privat és majoritari en hores nocturnes. El transport públic assoleix la seva màxima quota de mercat de 6 a 8 hores i de 14 a 17 hores. En dissabte i festiu, el transport privat és predominant durant gairebé tot el dia, excepte de 9 a 14 hores.

hores i de 18 a 20 hores, quan l'ús dels modes no motoritzats és superior.

- Pel que fa a la distribució horària segons mode de transport, en dia feiner, el transport públic i el transport privat segueixen una pauta similar, condicionada per l'accés al lloc de treball i d'estudi. Mentre que la distribució horària dels modes no motoritzats és força estable al llarg del dia i confirma l'ús majoritari d'aquests modes en els desplaçaments per motius personals.
- En els moments on l'índex d'ocupació per vehicle és més elevat és a les hores d'entrada i sortida dels centres escolars, donat l'elevat nombre d'acompanyants, i a partir de les 18 hores, que es situa per sobre de la mitjana diària (1,29). En dissabte i festiu, l'índex d'ocupació del cotxe a la RMB és d'1,74 persones per vehicle, la distribució horària presenta els màxims valors de 17 a 18 hores (1,98) i de 18 a 19 hores (1,87).
- Segons els segments de població, s'observa que:
 - El gènere no és un element diferenciador en les pautes horàries de mobilitat, ja que homes i dones presenten un comportament similar.
 - Pel que fa a l'edat, en dia feiner, destaca com el grup de 4 a 15 anys presenta una distribució horària molt influenciada per l'horari lectiu, amb unes hores punta molt marcades entre les 8 i les 9 hores i entre les 17 i les 18 hores. En dissabte i festiu, els diferents grups d'edat segueixen la pauta general de distribució horària d'aquests dies.
 - Segons situació laboral, en dia feiner, estudiants i ocupats tenen un comportament similar, influenciat per la mobilitat ocupacional. En dissabte i festiu els diferents col·lectius tenen un comportament força igual, que segueix la tendència general.

2. Durada mitjana dels desplaçaments

- Al conjunt de la RMB la durada mitjana dels desplaçaments en dia feiner és de 21,33 minuts, i en dissabte i festiu de 26,12 minuts.
- Segons l'àmbit de residència, a mesura que ens allunyem de l'àmbit central de la RMB (Barcelona i la comarca del Barcelonès), la durada mitjana dels desplaçaments és menor, evidenciant el fet que quan més extensa és una aglomeració urbana més elevat és el temps mitjà de desplaçament.
- La durada mitjana dels desplaçaments per motius ocupacionals en dia feiner és de 22,03 minuts i de 20,39 minuts en dissabte i festiu. En el cas de la mobilitat personal la durada mitjana dels desplaçaments és de 19,41 minuts en dia feiner i de 24,55 minuts en dissabte i festiu.
- Segons els motius, en dia feiner els desplaçaments dedicats al passeig són els que presenten unes durades mitjanes més elevades, seguit dels desplaçaments per treball. Per contra, els trajectes per acompanyar a persones, per realitzar compres quotidianes i per estudiar tenen les durades mitjanes menors, ja que són activitats que acostumen a fer-se en un entorn pròxim a la residència. En dissabte i festiu, els desplaçaments per fer compres quotidianes són els que tenen una menor durada mitjana, mentre que els trajectes per passeig són els de durada major.
- En dia feiner, els desplaçaments en modes no motoritzats tenen una durada mitjana de 15,09 minuts, dins d'aquests els trajectes en bici tenen una durada lleugerament superior als desplaçaments a peu (16,73 minuts i 15,06 minuts, respectivament). En dissabte i festiu, la durada mitjana augmenta fins els 19,92 minuts, pel fort increment de la durada en els desplaçaments en bici (42,64 minuts).
- La durada mitjana dels desplaçaments en transport públic és de 37,56 minuts en dia feiner. Els trajectes realitzats en mitjans de caràcter urbà com és el cas del metro

(32,16 minuts) i de l'autobús urbà (28,98 minuts) tenen una durada menor que la resta, per contra, els mitjans que cobreixen recorreguts de major distància presenten una durada mitjana més llarga: FGC (43,90 minuts) i autobús interurbà (42,82 minuts). En dissabte i festiu la durada mitjana dels desplaçaments en transport públic és de 43,99 minuts.

- La durada mitjana dels desplaçaments en transport privat és de 20,82 minuts en dia feiner i de 27,83 minuts en dissabte i festiu. Dins d'aquests, en dia feiner els desplaçaments en cotxe com a conductor tenen una durada mitjana superior, mentre que en dissabte i festiu, aquesta major durada mitjana és pels desplaçaments en cotxe com acompanyant.
- En la durada mitjana dels desplaçaments segons segments de població s'observa que:
 - En l'anàlisi per gènere, els homes dediquen de mitjana més temps als desplaçaments que les dones, tant en dia feiner com en dissabte i festiu.
 - Pel que fa a l'edat, s'observa que el grup de menor edat (de 4 a 15 anys) és el que presenta una durada mitjana dels desplaçaments més baixa, tant en dia feiner (13,00 minuts) com en dissabte i festiu (24,50 minuts). Per altra banda, el grup de major edat (de 65 i més anys) és el que empra més temps de mitjana en els desplaçaments, 25,17 minuts en dia feiner i 28,99 minuts en dissabte i festiu.
 - En relació a la situació laboral, jubilats i pensionistes són els que presenten una major durada mitjana en els seus desplaçaments, tant en dia feiner (25,39 minuts) com en dissabte i festiu (29,57 minuts). En dia feiner els ocupats són el següent col·lectiu que fa trajectes de major durada mitjana (22,25 minuts), mentre que els estudiants són els que menys (17,83 minuts).

3. Temps dedicat a la mobilitat

- En dia feiner, la població resident a la RMB destina un total de 5,6 milions d'hores a desplaçar-se, la qual cosa suposa una mitjana de 72,70 minuts diaris per persona. En dissabte i festiu, el temps destinat a la mobilitat es redueix fins els 4,8 milions d'hores i fins els 62,52 minuts per persona.
- Segons el motiu del desplaçament s'observa que la mobilitat per motius personals és la que concentra més hores, un total de 1.543 milers d'hores en dia feiner (27,5%) i 2.230 milers d'hores en dissabte i festiu (46,2%). En dia feiner, els desplaçaments per treball són als que es destina més temps (1.074 milers d'hores), mentre que en dissabte i festiu la major dedicació temporal és pels trajectes d'oci, diversió i passeig (1.327 milers d'hores).
- En dia feiner, la població de la RMB destina 1.809 milers d'hores en els desplaçaments en modes no motoritzats, 1.842 en transport privat i 1.965 en transport públic. En dissabte i festiu, el major nombre d'hores es destina als desplaçaments en transport privat (2.301 milers d'hores), seguit dels desplaçaments en modes no motoritzats (1.630 milers d'hores) i dels trajectes en transport públic (899 milers d'hores).
- Pel que fa als mitjans de transport, els desplaçaments a peu i en cotxe com a conductor són als que es destina un nombre d'hores major: 1.773 milers d'hores i 1.363 milers d'hores, respectivament, en dia feiner i 1.538 milers d'hores i 1.173 milers d'hores, respectivament, en cap de setmana. En dissabte i festiu, el temps destinat als trajectes en cotxe com acompanyant augmenten considerablement respecte un dia feiner, per l'increment d'ús, així, es passa de destinar-hi 368 milers d'hores en dia feiner a 1.088 milers d'hores en cap de setmana. Pel que fa al transport públic, els desplaçaments en metro i Renfe són els que presenten una dedicació temporal major, tant en dia feiner com en dissabte i festiu.
- En funció dels segments de població s'observa que:

- El temps total dedicat a la mobilitat segons gènere és superior en el cas dels homes que en el de les dones, tant en dia feiner com en dissabte i festiu. Així, els homes dediquen un total de 2.884 milers d'hores a la mobilitat en dia feiner i 2.588 milers d'hores en dissabte i festiu.
- Segons l'edat, el grup de 30 a 64 anys és el que dedica més temps a desplaçar-se: 3.101 milers d'hores en dia feiner (el 55,2% del temps total) i 2.598 milers d'hores en dissabte i festiu (el 53,8% del temps total).
- En relació a la situació laboral, els ocupats són els que dediquen més hores a desplaçar-se, tant en dia feiner com en dissabte i festiu: un total de 2.943 milers d'hores en el primer cas, i 2.527 milers d'hores en el segon cas.

1. Distribució horària dels desplaçaments

1.1 Distribució horària dels desplaçaments en dia feiner

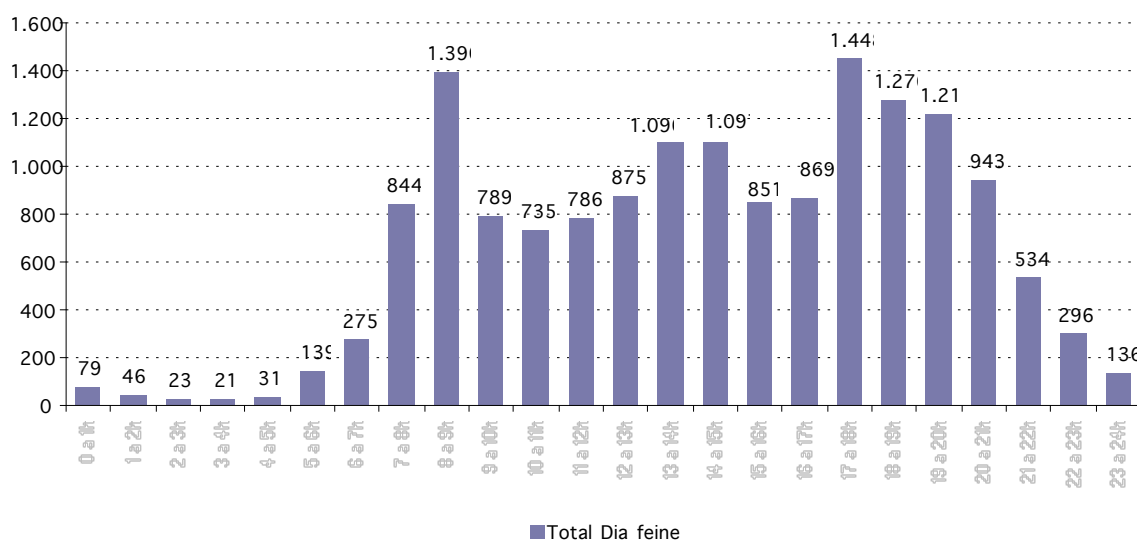
La distribució horària fa referència a l'hora d'inici dels desplaçaments.

El nombre total de desplaçaments realitzats en dia feiner pels residents a la RMB de 4 i més anys (4.635.422 individus) és de 15.801.351. Aquests desplaçaments no es distribueixen de forma homogènia al llarg del dia, sinó que es detecten períodes de punta o intervals horaris de màxima concentració de desplaçaments.

Així doncs, la mobilitat en dia feiner presenta tres períodes punta o moments de màxima concentració dels desplaçaments:

- De 8 a 9 hores del matí, moment en que s'inicien gairebé 1,4 milions de desplaçaments, el 8,8% del total diari.
- De 13 a 15 hores, amb més d'un milió de desplaçaments per hora, gairebé el 14% del total diari.
- Finalment, a la tarda, s'observa un darrer període punta de 17 a 20 hores, amb gairebé 4 milions de desplaçaments, el 24,9% de la mobilitat diària.

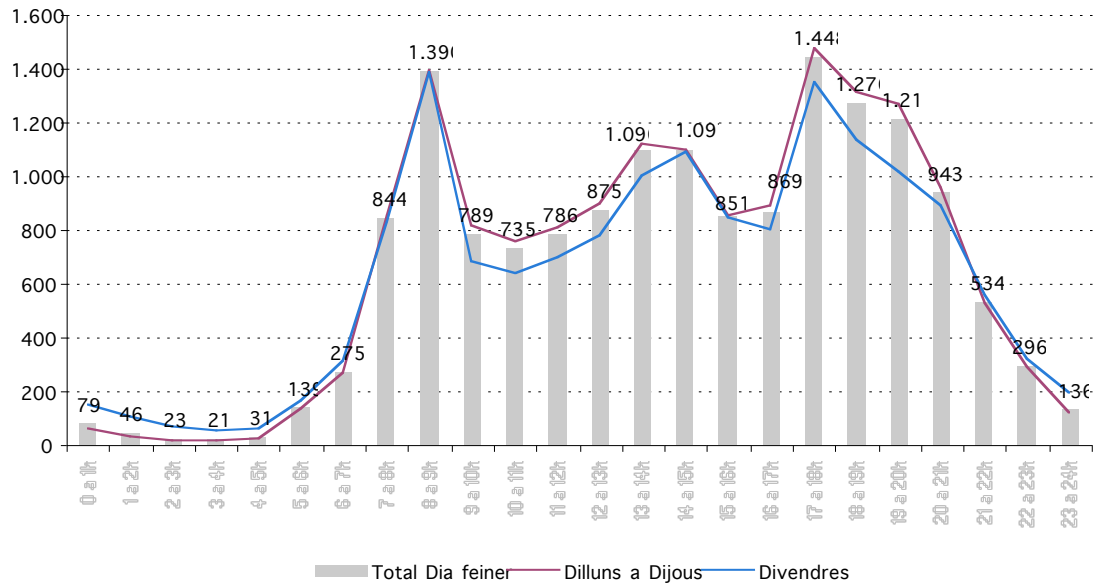
Gràfic 1: Distribució horària dels desplaçaments en dia feiner (en milers de desplaçaments)



L'anàlisi de la distribució horària dels desplaçaments segons el dia feiner mostra lleugeres diferències en la distribució de dilluns a dijous en relació amb la dels divendres, en que es realitzen més

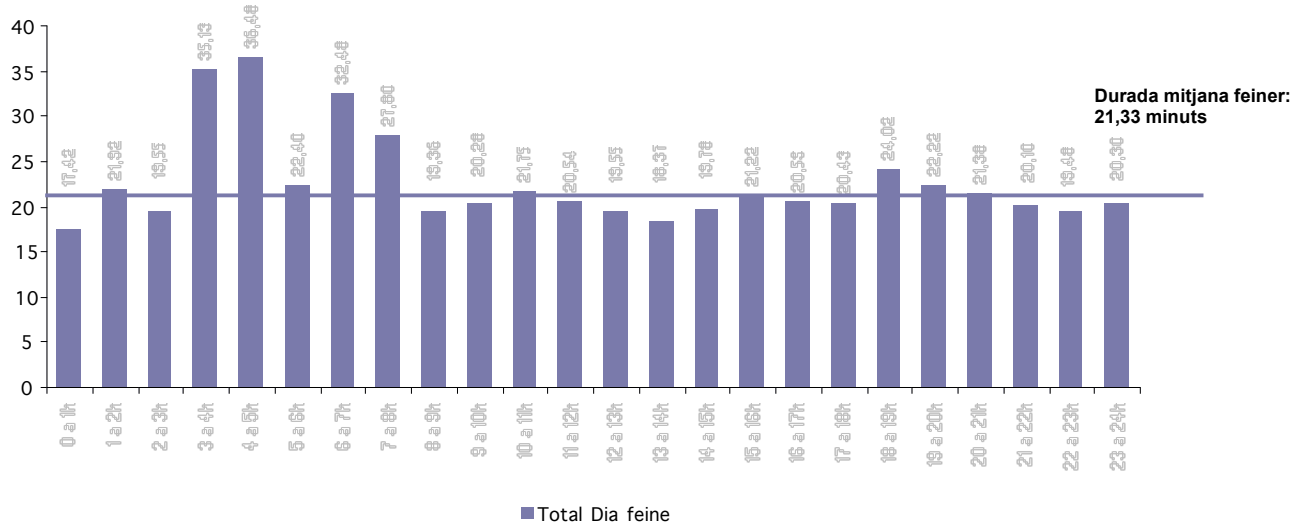
desplaçaments a primeres hores de la matinada (de 0 a 5 hores) i, en canvi, hi ha una menor proporció de desplaçaments que la resta de dies de 10 del matí a 14 hores i de 18 a 21 hores.

Gràfic 2: Distribució horària dels desplaçaments segons el dia feiner de la setmana (en milers de desplaçaments)



En examinar les durades mitjanes dels desplaçaments iniciats en cadascun dels intervals horaris, pot observar-se com els individus adequen l'inici dels seus desplaçaments a la distància a recórrer. En general, els desplaçaments iniciats a primera hora del matí són els que presenten durades mitjanes més elevades. Per exemple, la durada mitjana dels desplaçaments iniciats entre les 6 i les 7 del matí és de 32,48 minuts. Cal destacar l'elevada durada mitjana dels desplaçaments entre les 3 i les 5 hores que són principalment de caràcter personal i es realitzen en transport privat.

Gràfic 3: Distribució horària dels desplaçaments segons durada mitjana (en minuts) en dia feiner

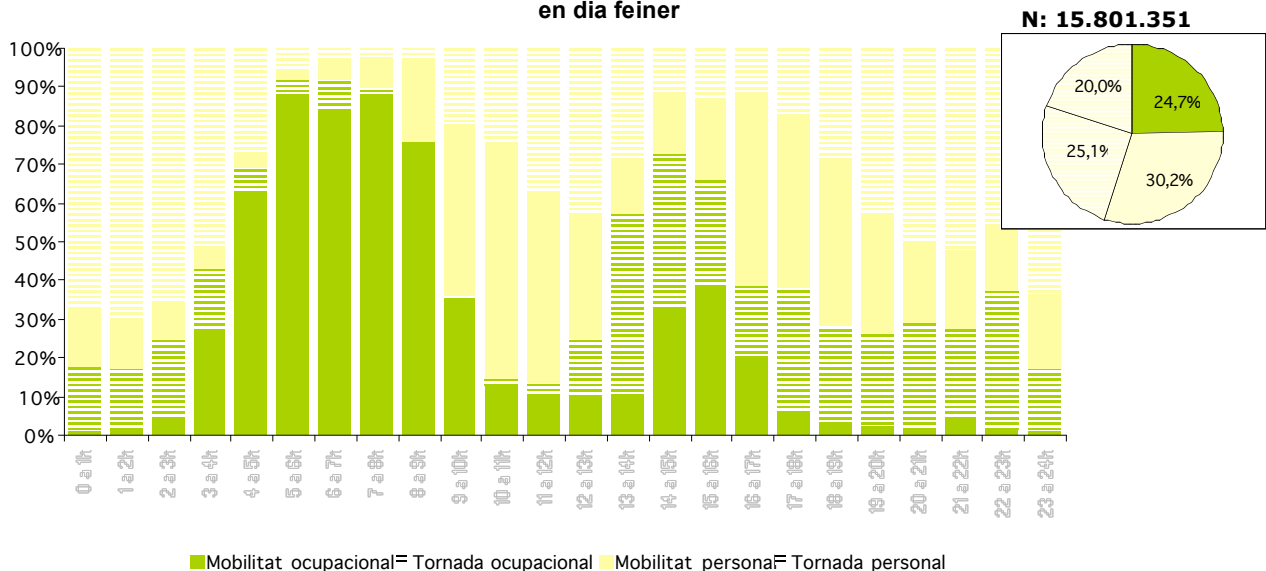


1.1.1 Distribució horària segons motiu de desplaçament en dia feiner

Dels 15.801.351 desplaçaments que els residents a la RMB realitzen en un dia feiner, un 30,2% corresponen a la mobilitat personal, un 24,7% a l'ocupacional i el 45,1% restant als desplaçaments de retorn a casa (25,1% des d'un motiu personal i un 20,0% des d'un ocupacional).

Si s'analiza la proporció de desplaçaments generats pels diferents motius durant la jornada s'observa una distribució lògica en funció de l'hora en que s'inicia el desplaçament. Així, de 4 a 9 hores del matí els desplaçaments són principalment de caràcter ocupacional, mentre que de 9 a 13 hores i de 16 a 19 hores els desplaçaments són majoritàriament per motius personals. A la resta de franges horàries, les que comprenen de 0 a 4 hores, de 13 a 16 hores i de 19 a 24 hores, les tornades a casa des d'ambdós motius acaparen la major part de la mobilitat.

Gràfic 4: Quota d'ús dels desplaçaments segons motiu per franja horària en dia feiner

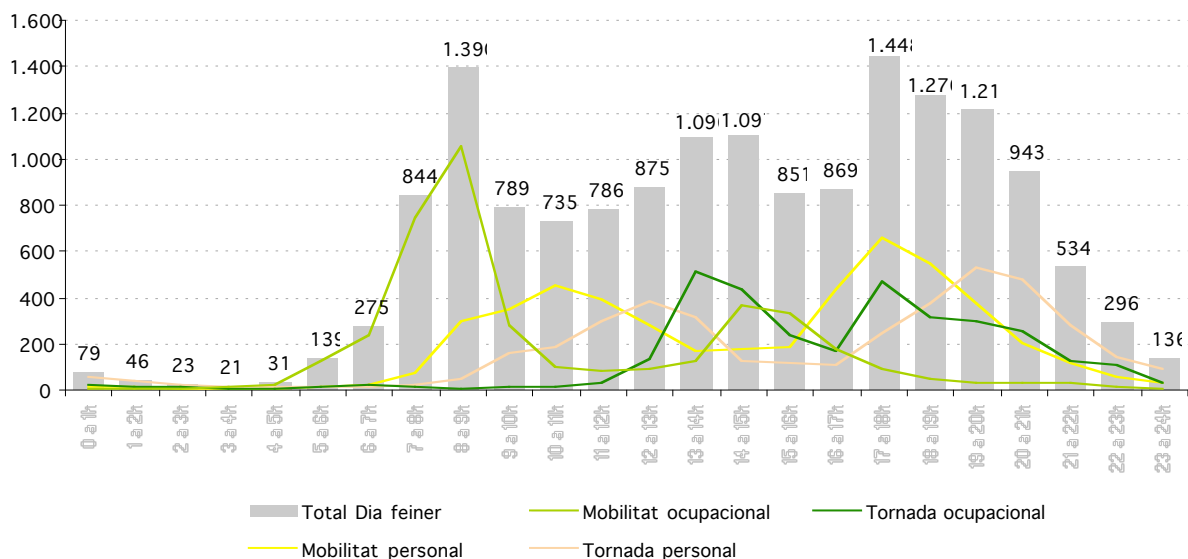


La distribució horària dels desplaçaments al llarg d'un dia feiner està molt condicionada per la mobilitat ocupacional. Si ens centrem només en aquest tipus de desplaçaments s'observa com gairebé la meitat, el 45,9% (1.795.128 desplaçaments) tenen lloc entre les 7 i les 9 hores del matí, mentre que la segona punta diària, relacionada amb l'accés al centre de treball o d'estudis després de la pausa per dinar, té lloc entre les 14 i les 16 hores, amb gairebé 700.000 desplaçaments, el 17,7% de la mobilitat ocupacional total.

La mobilitat per motius personals presenta una distribució horària completament diferent i en general menys rígida. Així, s'observen dues franges horàries de major intensitat d'aquest tipus de moviments: les hores centrals del matí, entre les 9 i les 12 hores, quan es fan prop del 24,9% del total de desplaçaments per aquest motiu (1.188.828 desplaçaments) i entre les 16 i les 19 hores de la tarda, amb el 34,1% dels desplaçaments (1.627.893 desplaçaments). Es tracta d'una distribució temporal que s'ajusta força a l'horari comercial i dels serveis.

Les tornades a casa obeeixen a la mateixa lògica que els desplaçaments d'anada: unes puntes més destacades al migdia i a la tarda, en el cas de la tornada des d'un motiu ocupacional, i una distribució més homogènia al llarg del dia, en la tornada des d'un motiu personal.

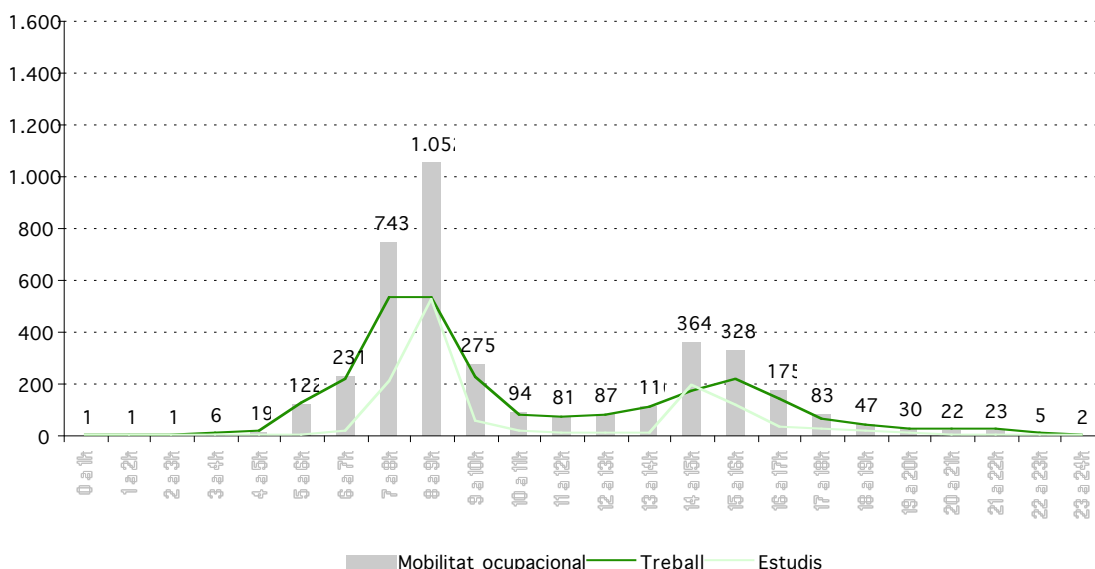
Gràfic 5: Distribució horària dels desplaçaments segons motiu en dia feiner (en milers de desplaçaments)



pels horaris d'entrada al lloc de treball o al centre d'estudi. Així, l'entrada a la feina es produeix de forma esglaonada, principalment de 7 a 9 hores del matí (1.059.478 desplaçaments, el 39,5% del total) i de 14 a 16 hores de la tarda (382.567 desplaçaments, el 14,3%).

La mobilitat per estudis, donat els horaris establerts, presenta una major concentració temporal que els desplaçaments per treball. Aquests fluxos es concentren a les hores prèvies a l'entrada dels centres d'estudi: de 8 a 9 hores (524.244 desplaçaments, el 42,7% del total) i de 14 a 15 hores (193.603 desplaçaments, el 15,8%).

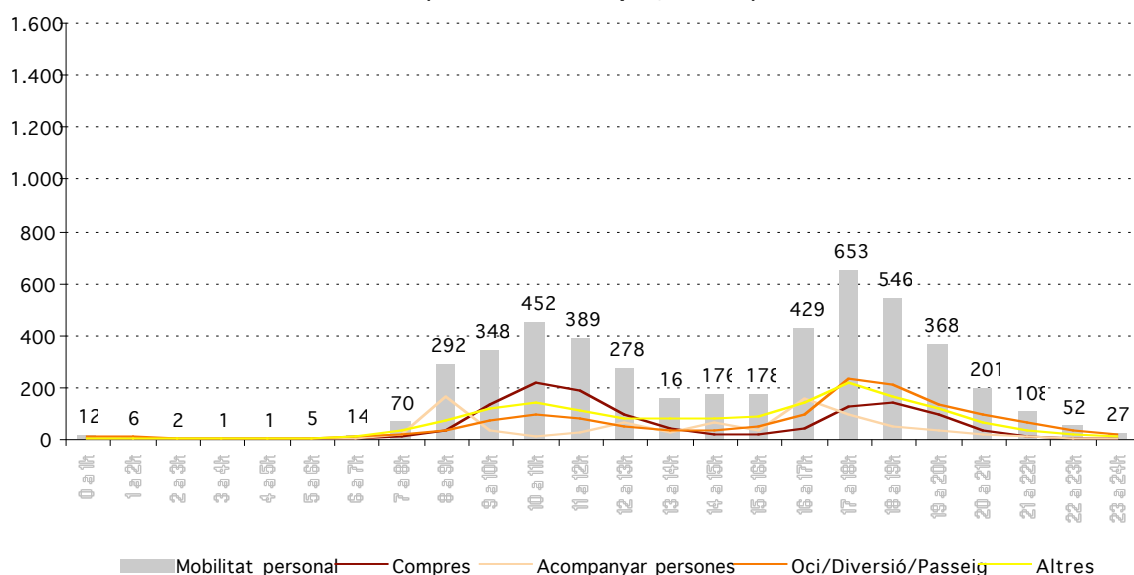
Gràfic 6: Distribució horària dels desplaçaments per treball i per estudis en dia feiner (en milers de desplaçaments)



En relació a la mobilitat personal es detecta certa especialització horària segons el motiu concret:

- Els desplaçaments per compres (quotidianes i no quotidianes) tendeixen a realitzar-se durant el matí, de 9 a 12 hores (45,5% del total de la mobilitat per compres), tot i que també s'observa un pic a la tarda de 17 a 19 hores (22,5%).
- Els desplaçaments per acompanyar a persones presenten una estructura horària molt concentrada en dos moments del dia: de 8 a 9 hores (21,1% d'aquesta mobilitat) i de 16 a 17 hores (19,8% del total de desplaçaments per acompanyar a persones), fet que mostra la relació d'aquesta mobilitat amb l'entrada i sortida dels centres escolars.
- Els desplaçaments per oci, diversió i passeig es produeixen principalment a la tarda, de 17 a 19 hores (33,0%).
- La categoria d'altres motius personals que engloba els desplaçaments per: visitar a amics i/o familiars, gestions personals, visitar al metge i/o hospital, formació no reglada, menjar fora no d'oci i altres motius; segueix la distribució horària del conjunt de la mobilitat personal, condicionada pels horaris comercials i d'atenció al públic.

Gràfic 7: Distribució horària dels desplaçaments per mobilitat personal segons motiu en dia feiner (en milers de desplaçaments)



1.1.2 Distribució horària segons mode de transport en dia feiner

Els desplaçaments dels residents a la RMB en dia feiner presenten la següent distribució modal: 45,5% en modes no motoritzats, 35,9% en transport privat i 18,6% en transport públic.

Segons l'hora d'inici del desplaçament destaca:

- Els modes no motoritzats predominen de 8 a 14 hores i de 17 a 21 hores, amb la major proporció de desplaçaments, al voltant del 50%.
- El transport públic supera el 20% de la quota de mercat entre les 6 i les 8 hores i entre les 14 i les 17 hores.
- El transport privat assoleix les màximes quotes d'ús en les hores nocturnes entre les 21 i les 8 hores, representant més de la meitat dels desplaçaments efectuats.

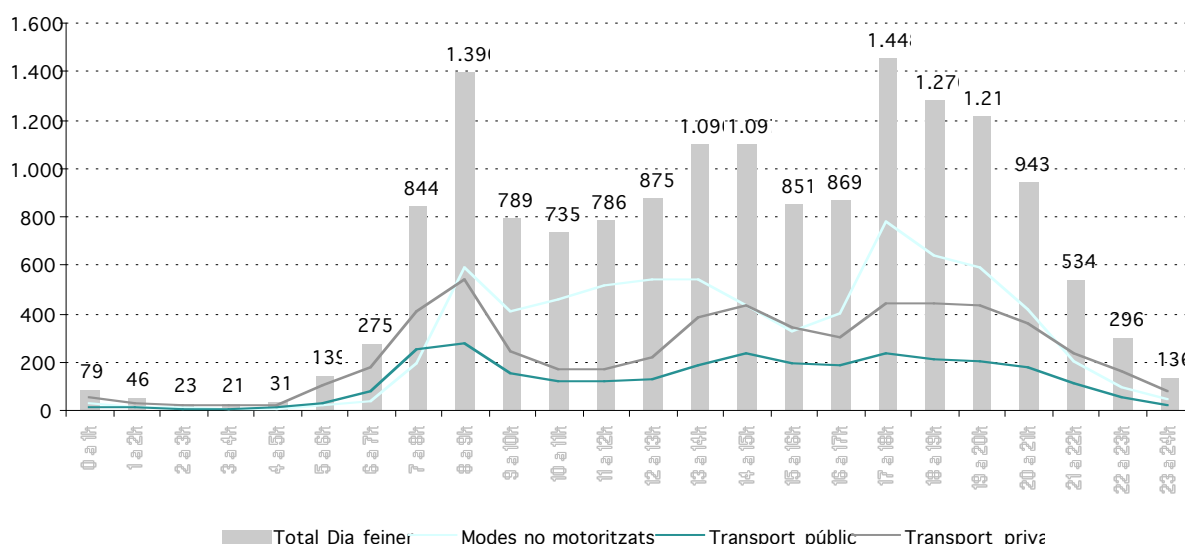
Gràfic 8: Quota d'ús dels desplaçaments segons mode de transport per franja horària en dia feiner



Pel que fa a la distribució horària dels desplaçaments realitzats amb cadascun dels modes de transport s'observen dos comportaments diferenciats:

- Els desplaçaments en transport públic i en transport privat segueixen una pauta molt semblant, determinada per l'accés al lloc de treball o d'estudi i la corresponent tornada a casa (amb les hores punta a primera hora del matí i al vespre).
- Pel que fa als modes no motoritzats, si bé s'observa un màxim entre les 8 i les 9 hores del matí i un altre entre les 17 i les 18 hores de la tarda, relacionats amb l'entrada i la sortida del centre d'estudi; la distribució horària d'aquests desplaçaments durant la resta de la jornada es força estable i confirma l'ús majoritari d'aquest mode en la mobilitat personal.

Gràfic 9: Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport en dia feiner (en milers de desplaçaments)

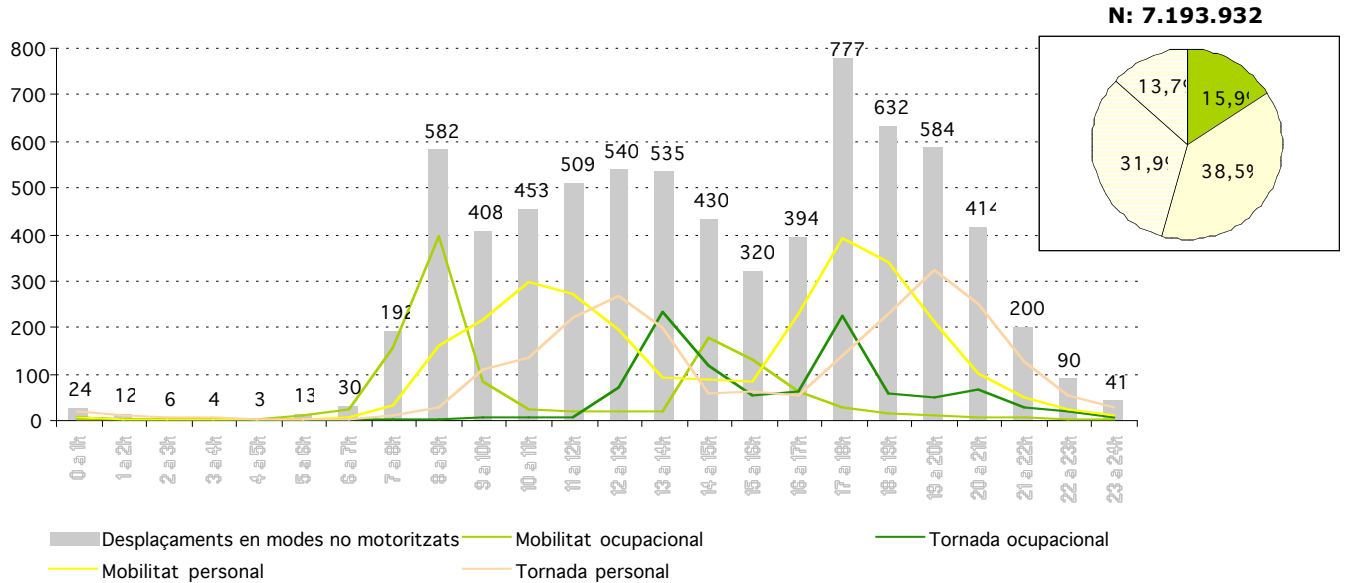


Els desplaçaments en modes no motoritzats en dia feiner tenen un marcat caràcter personal, el 70,4% d'aquests són per motius personals o per la corresponent tornada a casa. La seva distribució horària mostra certa homogeneïtat al llarg del matí: entre les 8 i les 13 hores aquests desplaçaments són força intensos i constants. A la tarda, es produeix una punta de desplaçaments personals entre les 17 i les 19 hores.

Tot i la menor intensitat de la mobilitat ocupacional amb modes no motoritzats, aquesta és molt pronunciada entre les 8 i les 9 del matí i

les 14 i les 15 hores. Les tornades a casa en modes no motoritzats des d'un motiu ocupacional, tenen lloc entre les 13 i les 14 hores i entre les 17 i les 18 hores. Aquesta distribució horària confirma l'ús d'aquests modes en l'accés i retorn dels centres escolars.

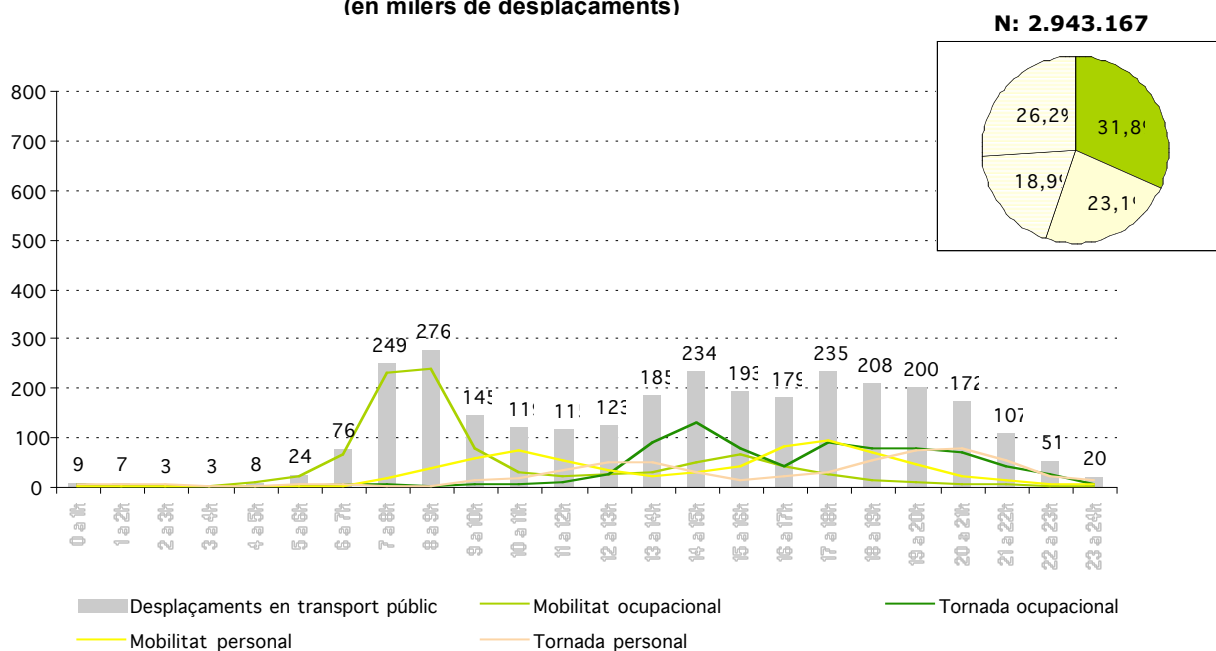
Gràfic 10: Distribució horària dels desplaçaments en modes no motoritzats segons motiu en dia feiner (en milers de desplaçaments)



Els desplaçaments en transport públic són majoritàriament per motius ocupacionals i la corresponent tornada a casa (58% del total de desplaçaments en transport públic), fet que condiona la forma que pren la distribució horària dels fluxos en transport públic al llarg del dia. Així, s'observa una concentració entre les 7 i les 9 hores del matí, per l'accés a la feina o al centre escolar, i una altra concentració entre les 14 i les 15 hores i les 17 i les 20 hores, relacionada amb el retorn a casa des d'aquests motius ocupacionals.

L'ús del transport públic en els desplaçaments per motius personals és força homogènia al llarg del dia i de poca intensitat, tot i que presenta uns màxims entre les 10 i les 11 hores i entre les 17 i les 18 hores.

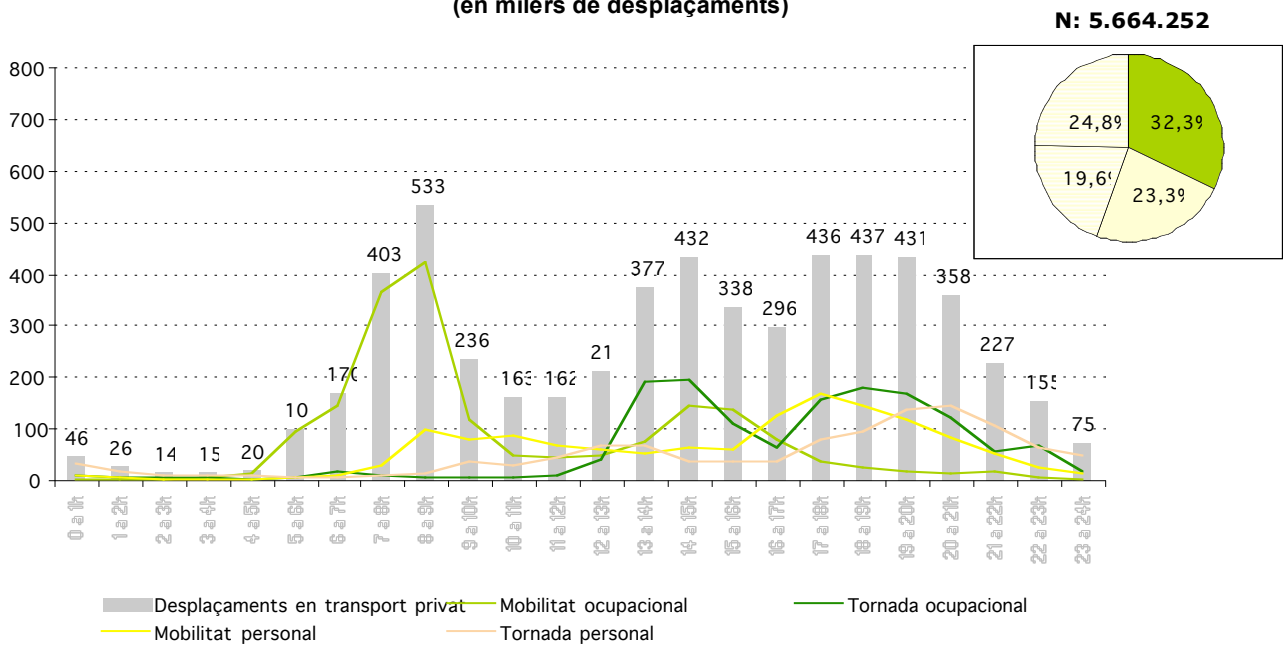
Gràfic 11: Distribució horària dels desplaçaments en transport públic segons motiu en dia feiner (en milers de desplaçaments)



La majoria de desplaçaments en transport privat es produeixen entre les 7 i les 9 del matí i tenen un caràcter ocupacional. Entre les 13 i les 15 hores i les 17 i les 20 hores també es produeix un nombre elevat de desplaçaments, la majoria dels qual són per tornada a casa des d'un motiu ocupacional, tot i que la mobilitat personal també té una intensitat important entre les 17 i les 18 hores.

Aquesta distribució horària mostra la coincidència en el temps dels moments de màxima concentració de desplaçaments en transport públic i transport privat, donat que en ambdós casos la principal activitat a la que van dirigits és la feina.

Gràfic 12: Distribució horària dels desplaçaments en transport privat segons motiu en dia feiner (en milers de desplaçaments)



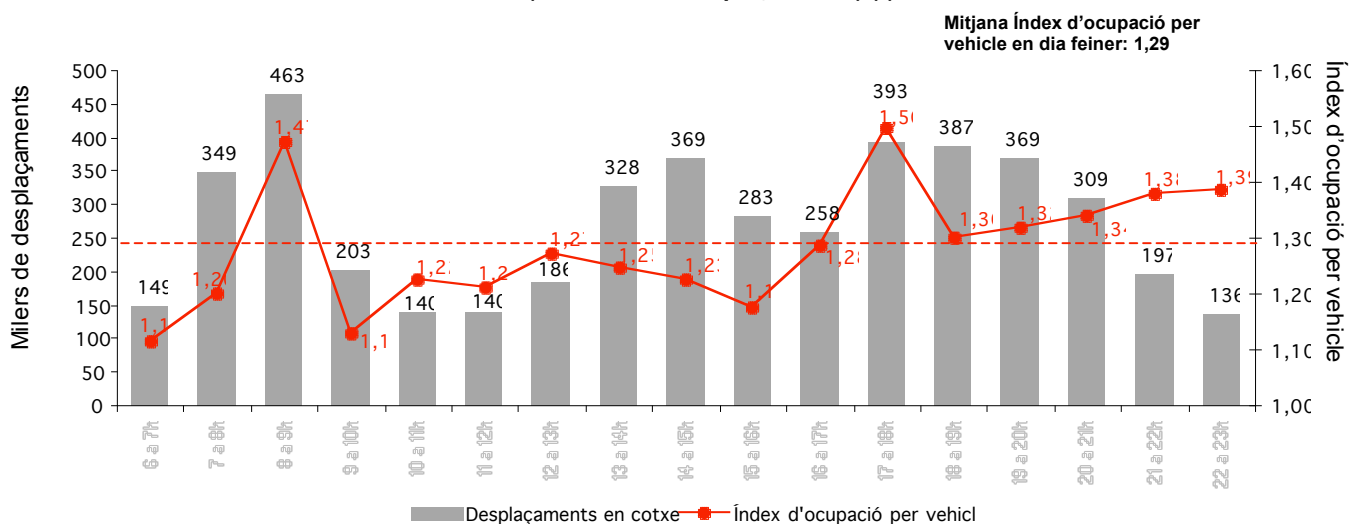
Els desplaçaments en cotxe inclouen els desplaçaments en cotxe com a conductor i en cotxe com a acompanyant.

Aprofundint en l'anàlisi dels desplaçaments realitzats en transport privat, entre els que el cotxe és el mitjà predominant, s'ha calculat l'índex d'ocupació per vehicle al llarg de la jornada.

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.

Com es pot observar en el gràfic següent, en els moments on l'índex d'ocupació per vehicle és més elevat és a les hores d'entrada i sortida dels centres d'estudi (de 8 a 9 hores del matí i de 17 a 18 hores de la tarda), donat l'elevat nombre d'acompanyants. A les darreres hores de la tarda, a partir de les 18 hores i fins a la nit, també s'observa un increment en l'ocupació del cotxe, que supera la mitjana diària a la RMB (1,29), relacionat amb la major proporció de desplaçaments per oci.

Gràfic 13: Distribució horària dels desplaçaments en cotxe i índex d'ocupació per vehicle en dia feiner (en milers de desplaçaments) (*)



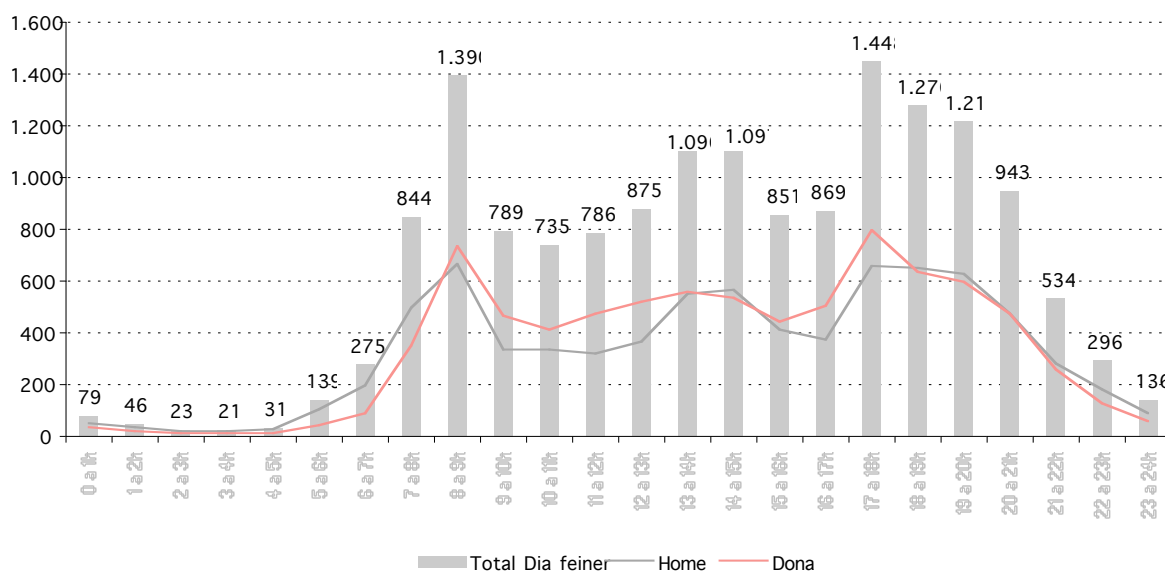
(*) Amb l'objectiu de minimitzar l'error estadístic, només s'han considerat els intervals horaris amb un volum de desplaçaments en cotxe superiors als 100.000 trajectes.

1.1.3 Distribució horària segons segments de població en dia feiner

Distribució horària segons gènere en dia feiner

En analitzar la distribució horària dels desplaçaments en dia feiner segons el gènere, s'extreu que el comportament horari d'homes i dones és molt similar, amb unes hores punta coincidents de 8 a 9 hores i de 17 a 18 hores. Tot i així, s'observa com els homes realitzen més desplaçaments que les dones a primeres hores del matí (entre les 5 i les 8 hores), mentre que les dones fan més desplaçaments entre les 8 i les 14 hores i entre les 15 i les 18 hores.

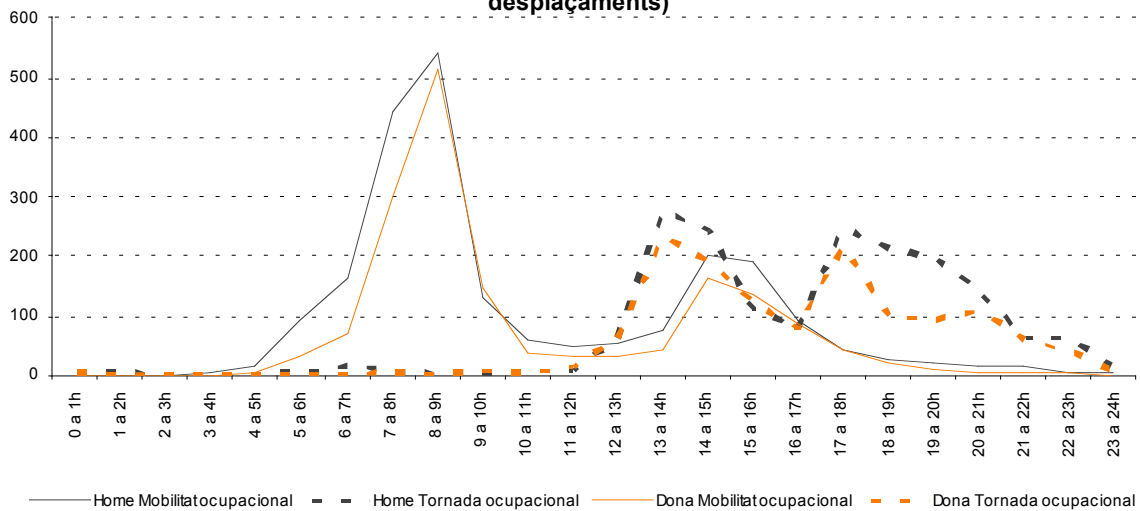
Gràfic 14: Distribució horària dels desplaçaments segons gènere en dia feiner (en milers de desplaçaments)



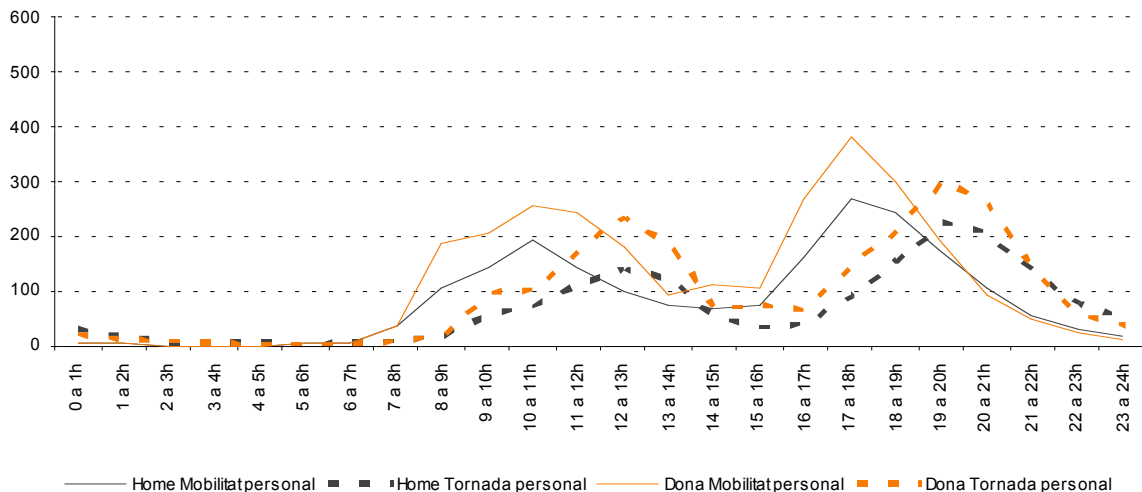
En relació als motius pels quals es desplacen homes i dones s'observa com tot i que la distribució és similar es donen algunes diferències:

- Les hores punta dels desplaçaments ocupacionals de les dones es concentren en intervals menors de temps que en el cas dels homes, en que s'observa una major dispersió, especialment en el cas de les tornades a casa que es mantenen amb una intensitat gairebé constant de les 17 fins a les 20 hores.
- En el cas de la mobilitat personal, les dones realitzen un major nombre de desplaçaments que els homes durant gairebé tot el dia i especialment en les hores punta d'aquest tipus de mobilitat. També es destacable en el cas de les dones la una punta de mobilitat personal entre les 8 i 9 hores, que correspon als desplaçaments per acompanyar els nenes a l'escola, que en el cas dels homes no es percep.

Gràfic 15: Distribució horària segons motiu ocupacional i gènere en dia feiner (en milers de desplaçaments)



Gràfic 16: Distribució horària segons motiu personal i gènere en dia feiner (en milers de desplaçaments)



Distribució horària segons edat en dia feiner

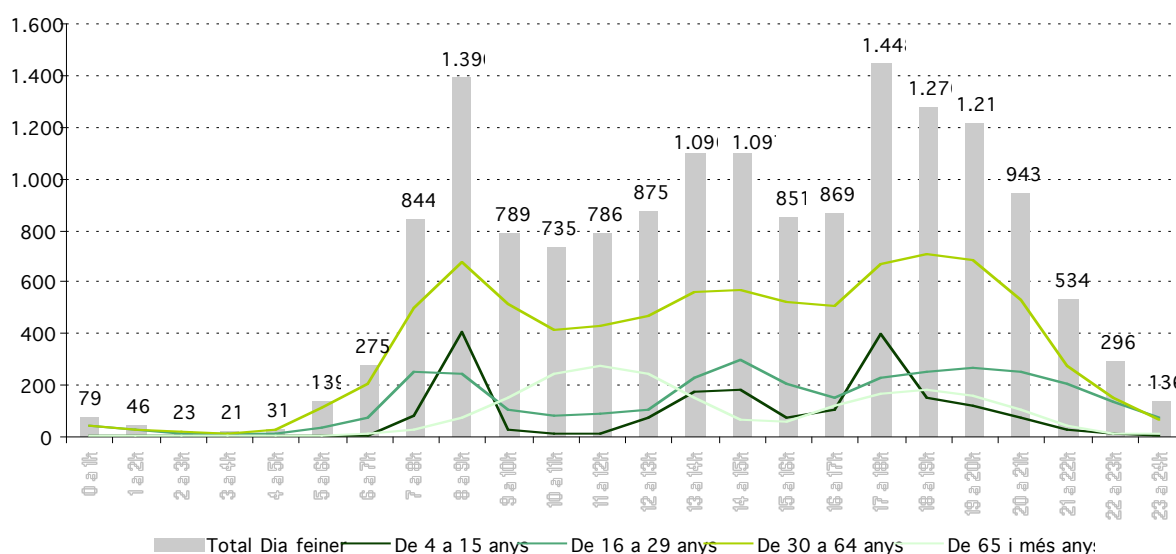
L'edat és un element que intervé en la distribució de la mobilitat al llarg del dia.

Així, entre el grup d'edat de 4 a 15 anys, que correspon a la població en edat de cursar l'educació obligatòria, s'observa una distribució horària molt influenciada per l'horari lectiu, amb unes hores punta molt marcades de 8 a 9 hores (hora d'entrada als centres escolars) i de 17 a 18 hores (hora de sortida de les escoles).

Els grups d'edat de 16 a 29 anys i de 30 a 64 anys presenten un comportament similar, seguint la tendència general influenciada pels horaris laborals, així, realitzen un major nombre de desplaçaments entre les 7 i les 9 hores del matí, entre les 13 i 15 hores i entre les 17 i les 21 hores.

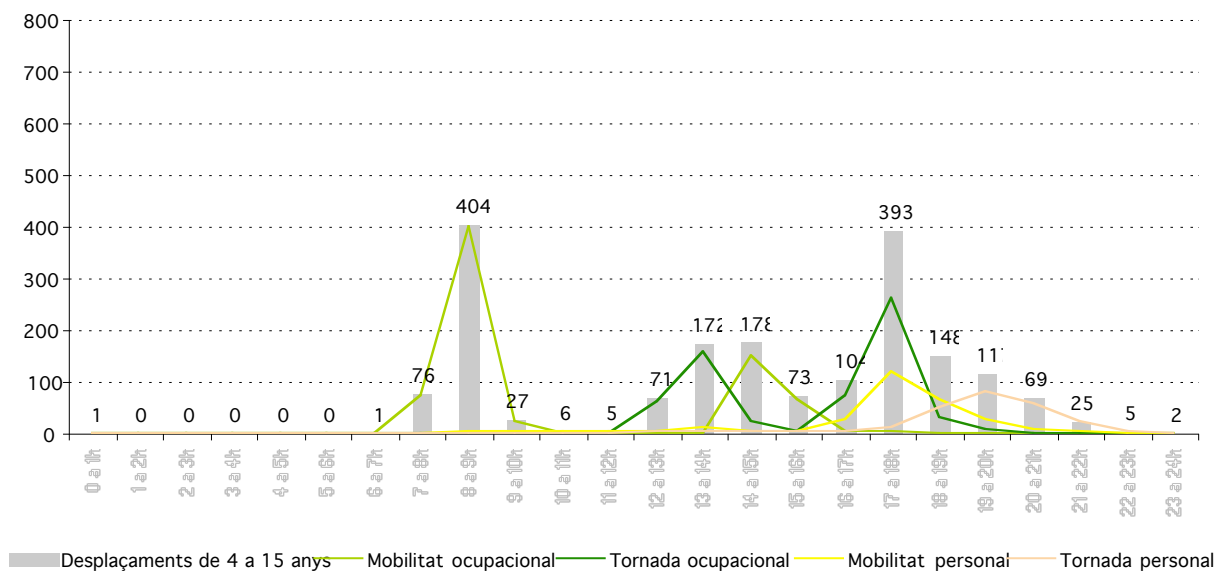
El grup de 65 i més anys és el que presenta un comportament més diferenciat de la resta, ja que no es regeix pels horaris fixos laborals o lectius. Així, aquest grup fa la majoria dels seus desplaçaments entre les 10 i les 13 hores, període que correspon a les hores vella de la resta de grups d'edat.

Gràfic 17: Distribució horària dels desplaçaments segons edat en dia feiner (en milers de desplaçaments)



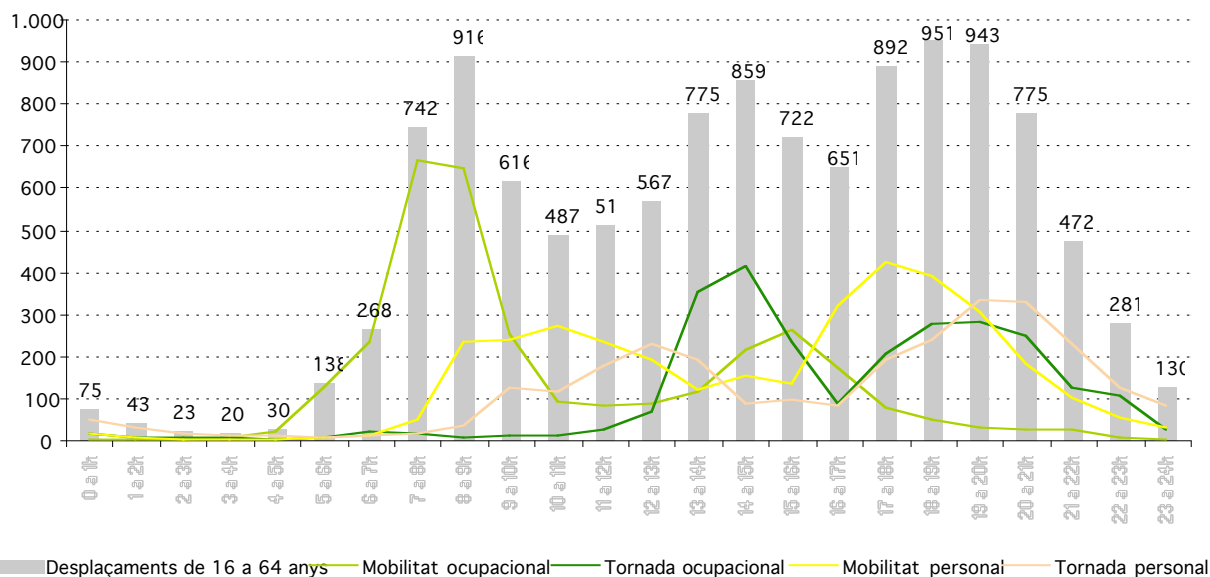
Tal i com ja s'apuntava anteriorment, el fet que el grup d'edat de 4 a 15 anys correspongui a la població en període d'escolarització obligatòria, fa que la majoria dels seus desplaçaments siguin de caràcter ocupacional, bàsicament per accés i retorn dels centres escolars. Els seus desplaçaments es concentren entre les 8 i les 9 hores del matí, les 13 i les 15 hores i entre les 17 i les 18 hores de la tarda. Durant la resta del dia, la seva mobilitat, vinculada als motius personals, és molt menor.

Gràfic 18: Distribució horària segons motiu del desplaçament del grup d'edat de 4 a 15 anys en dia feiner (en milers de desplaçaments)



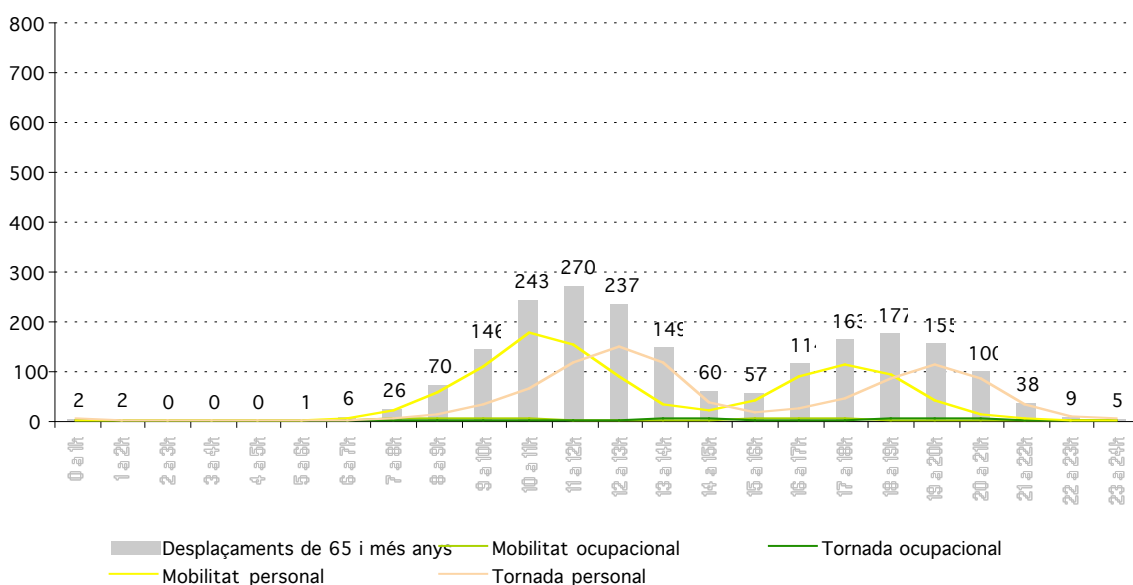
La mobilitat de les persones entre 16 i 64 anys està molt determinada per l'activitat laboral: les majors concentracions es produeixen entre les 7 i les 9 del matí, per l'accés al lloc de treball, i entre les 13 i les 15 hores, per la tornada a casa des de la feina. La majoria dels desplaçaments per motius personals es produeixen a la tarda, entre les 17 i les 19 hores.

Gràfic 19: Distribució horària segons motiu del desplaçament del grup d'edat de 16 a 64 anys en dia feiner (en milers de desplaçaments)



Les persones de 65 i més anys realitzen la pràctica totalitat dels seus desplaçaments per motius personals i ho fan a les hores centrals del matí i de la tarda. Així, la majoria d'aquests desplaçaments es produeixen entre les 10 i les 12 hores i entre les 16 i les 19 hores. La mobilitat de retorn a casa des d'un motiu personal es produeix dues hores més tard que el flux d'origen.

Gràfic 20: Distribució horària segons motiu del desplaçament del grup d'edat de 65 i més anys en dia feiner (en milers de desplaçaments)

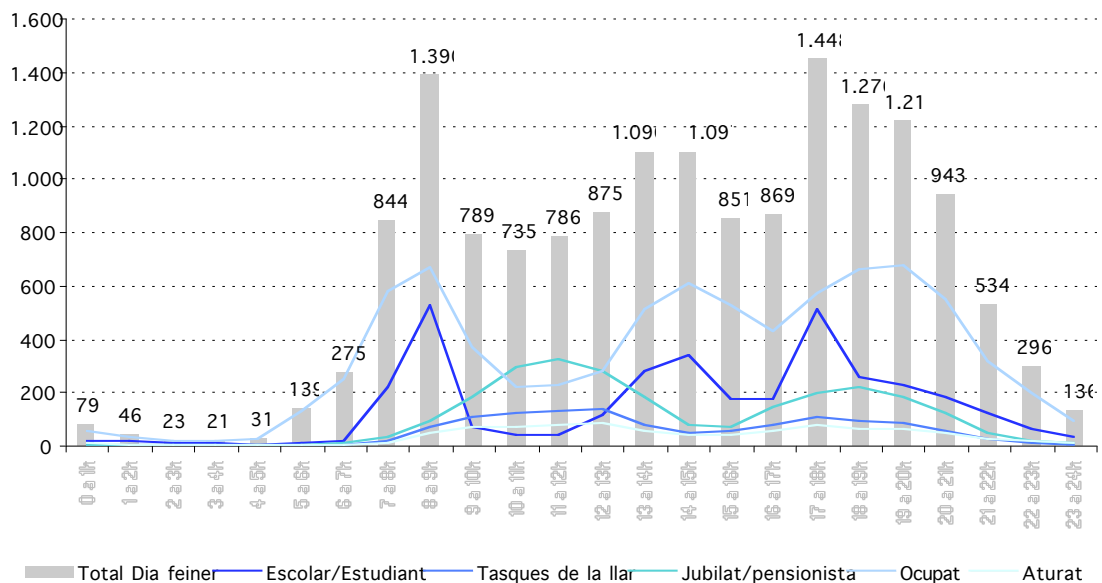


Distribució horària segons situació laboral en dia feiner

En l'anàlisi de la distribució horària segons situació laboral s'observa com estudiants i ocupats tenen un comportament molt similar i segueixen la tendència general. Tot i això, la mobilitat dels primers presenta unes hores punta més marcades i concentrades.

Per altra banda, els jubilats i els pensionistes, els aturats i les persones dedicades a les tasques de la llar també tenen una distribució horària similar, molt homogènia al llarg del dia i sense hores punta gaire marcades. La mobilitat d'aquests col·lectius es produeix sobretot en les hores en que els altres dos disminueixen considerablement els seus desplaçaments, les hores del matí.

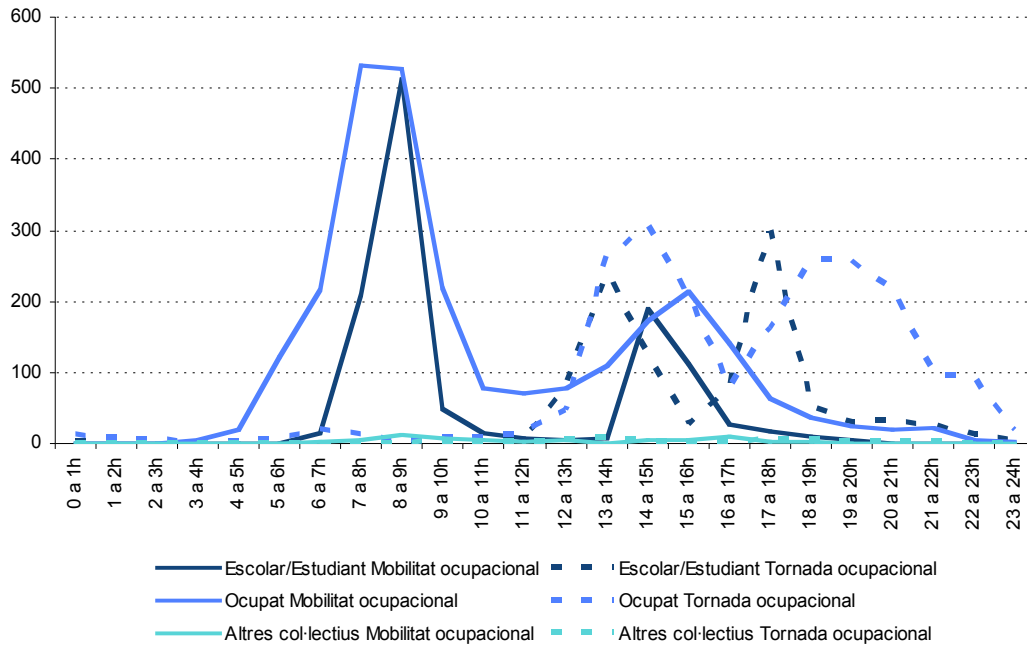
Gràfic 21: Distribució horària dels desplaçaments segons situació laboral en dia feiner (en milers de desplaçaments)



La categoria altres col·lectius inclou: persones dedicades a les tasques de la llar, jubilats i/o pensionistes i aturats.

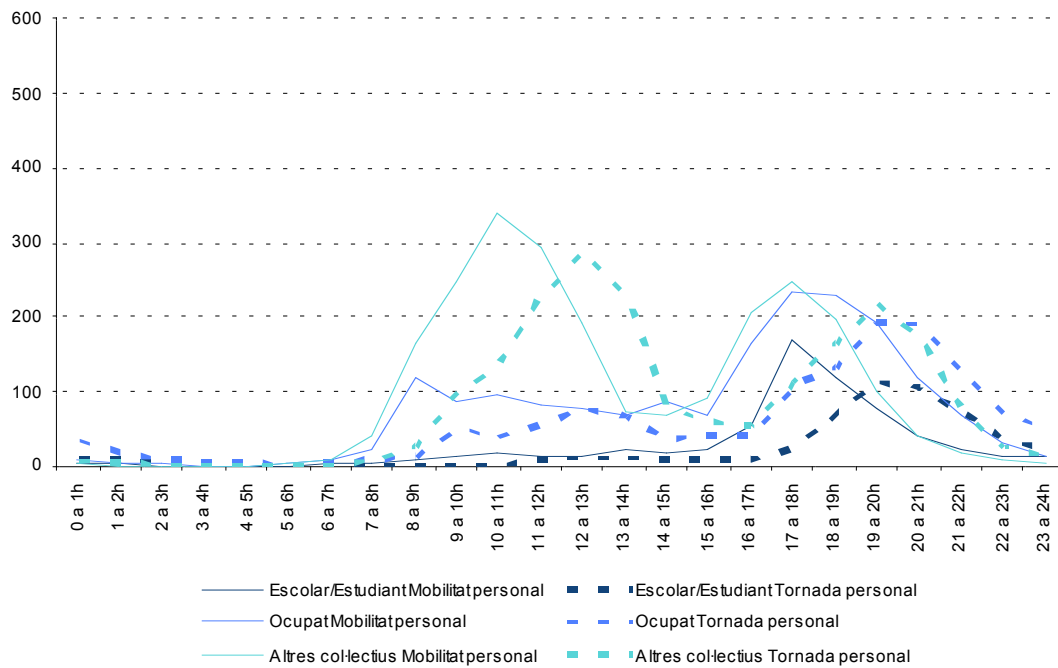
En l'anàlisi de la distribució horària de la mobilitat ocupacional i les respectives tornades a casa segons la situació laboral s'observa com escolars i estudiants i ocupats tenen una mobilitat ocupacional molt influenciada per l'accés i el retorn del centre escolar, en el primer cas, i del lloc de treball, en el segon. Els moments de màxima concentració de desplaçaments entre els escolars i els estudiants són de 8 a 9 hores, de 14 a 15 hores i de 17 a 18 hores. Entre els ocupats, les hores punta es produeixen de 7 a 9 hores, de 13 a 16 hores, i de 18 a 20 hores.

Gràfic 22: Distribució horària segons motiu ocupacional i situació laboral en dia feiner (en milers de desplaçaments)



La distribució horària de la mobilitat personal segons la situació laboral mostra com els altres col·lectius (jubilats, aturats i persones dedicades a les tasques de la llar) presenten una distribució força diferenciada dels ocupats i dels estudiants. Així, mentre que els estudiants i els ocupats fan la majoria dels seus desplaçaments per motius personals a la tarda, a partir de les 17 hores, els altres col·lectius presenten una concentració d'aquests desplaçaments de 9 a 12 hores i de 16 a 19 hores de la tarda.

Gràfic 23: Distribució horària segons motiu personal i situació laboral en dia feiner (en milers de desplaçaments)



1.2 Distribució horària dels desplaçaments en dissabte i festiu

La distribució horària fa referència a l'hora d'inici dels desplaçaments.

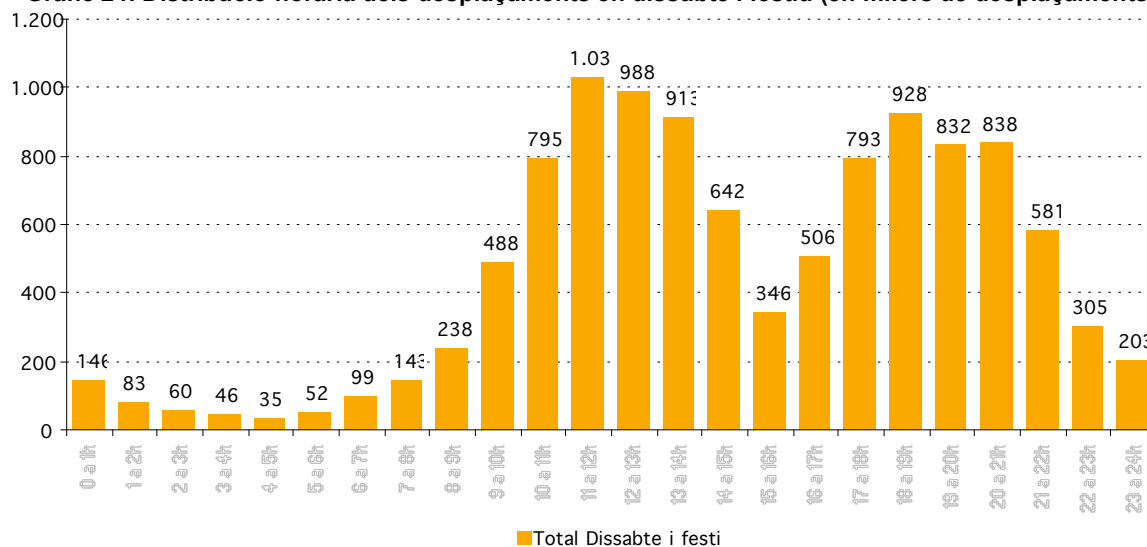
En dissabte i festiu, el nombre total de desplaçaments fets pels residents a la RMB de 4 i més anys (4.635.422 individus) és de 11.095.768.

Aquests desplaçaments presenten una distribució horària concentrada en dos períodes punta o moments de màxima intensitat:

- La primera franja horària comprèn les hores centrals del matí, de 10 a 14 hores, moment en el que es realitzen 3,7 milions de desplaçaments (el 33,6% del total).
- La segona franja de màxima concentració en dissabte i festiu es produeix de les 17 a les 21 hores, amb 3,3 milions de desplaçaments (el 30,6% del total).

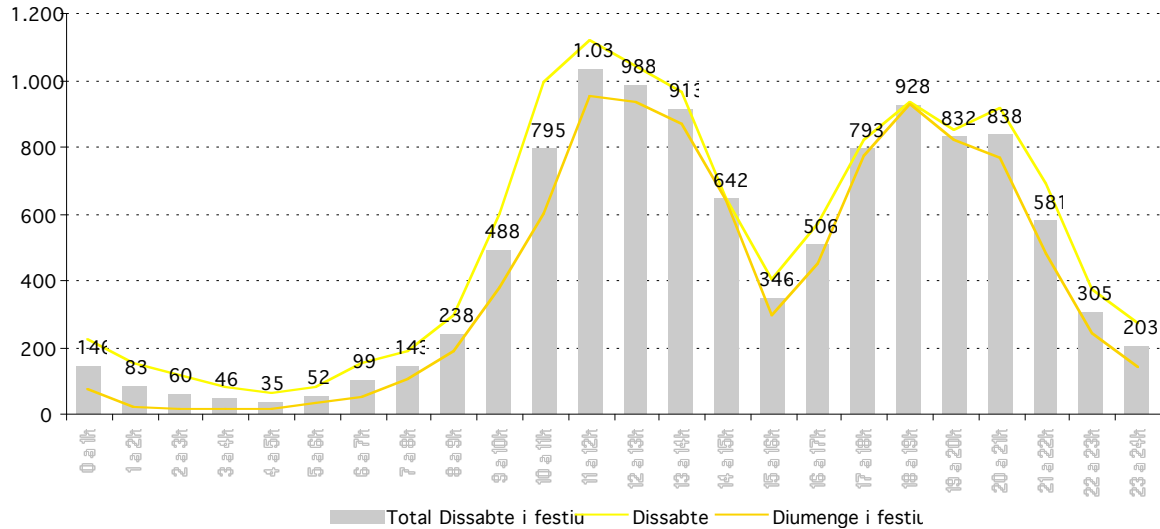
Aquesta distribució horària mostra diferències en relació a un dia feiner, ja que el moment inicial de creixement de la mobilitat en dia feiner és a partir de les 7 hores del matí, per tant, la primera punta horària, lligada als horaris d'obertura dels establiments comercials, es produeix més tard en dissabte i festiu; alhora que en aquests dies s'observa una major intensitat dels desplaçaments fets en horari nocturn i a última hora de la tarda.

Gràfic 24: Distribució horària dels desplaçaments en dissabte i festiu (en milers de desplaçaments)



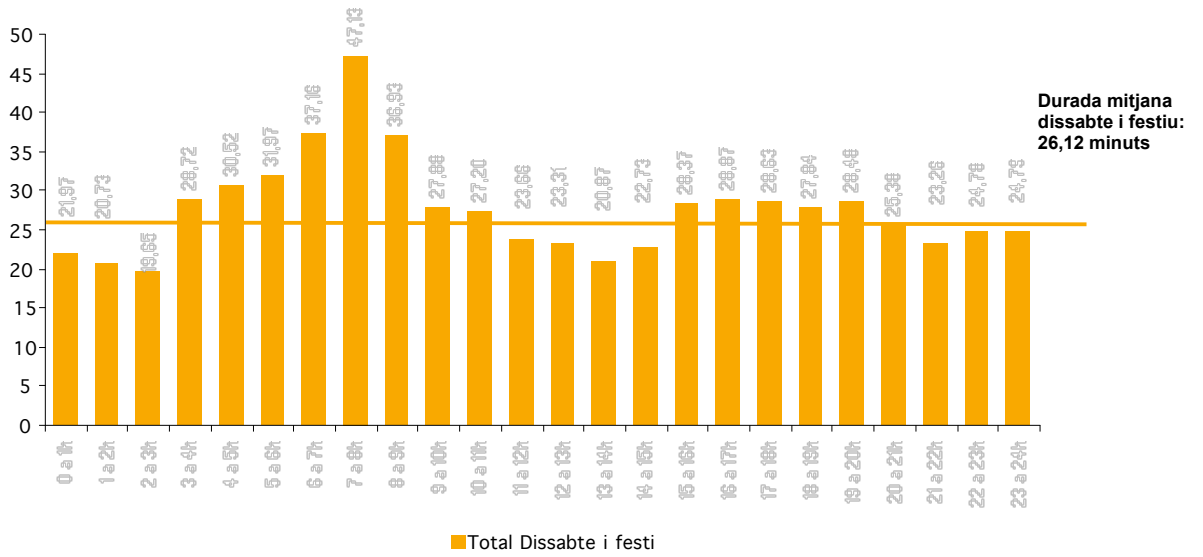
La tendència apuntada es manté tant per dissabte com per diumenge i festiu. Tot i això, els dissabtes hi ha una major intensitat de desplaçaments que en diumenge i festiu en tots els trams horaris, especialment entre les 9 i les 13 hores i les 19 i les 24 hores.

Gràfic 25: Distribució horària dels desplaçaments en dissabte i diumenge i festiu (en milers de desplaçaments)



La durada mitjana dels desplaçaments en dissabte i festiu és de 26,12 minuts, tot i que varia substancialment segons l'hora d'inici del desplaçament al llarg del dia. Així, de 6 a 9 del matí és quan s'inicien els desplaçaments de major durada, especialment entre les 7 i les 8 hores quan els desplaçaments que s'inicien tenen una durada mitjana de 47,13 minuts. Per altra banda, entre les 11 i les 15 hores és quan els desplaçaments presenten una menor durada mitjana, essent la més baixa entre les 13 i les 14 hores amb 20,87 minuts.

Gràfic 26: Distribució horària dels desplaçaments segons durada mitjana (en minuts) en dissabte i



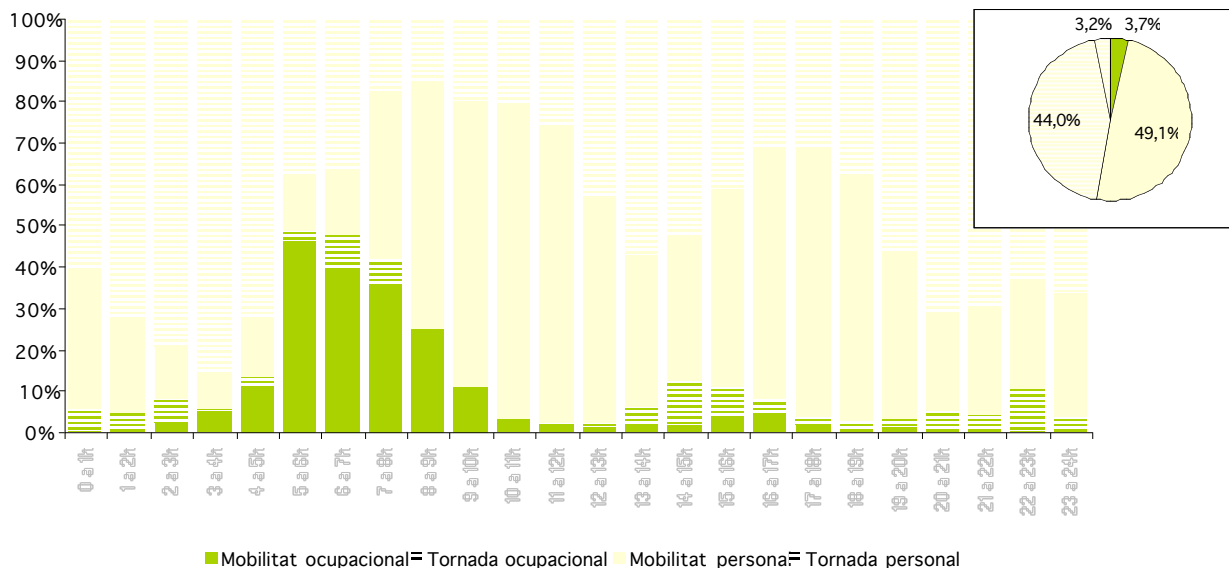
1.2.1 Distribució horària segons motiu de desplaçament en dissabte i festiu

Gairebé la meitat dels desplaçaments generats en dissabte i festiu són motivats per qüestions personals (49,1%). Així, la mobilitat personal i la corresponent tornada a casa és majoritària en gairebé totes les hores, especialment de 9 a 12 hores del matí i de 1 a 5 hores de la nit, franges horàries on aquests desplaçaments assoleixen les majors proporcions.

En relació a la mobilitat per motius ocupacionals s'observa com pren certa importància entre les 5 i les 7 del matí, quan es supera la proporció de desplaçaments per motius personals.

Gràfic 27: Quota d'ús dels desplaçaments segons motiu per franja horària en dissabte i festiu

N: 11.095.768

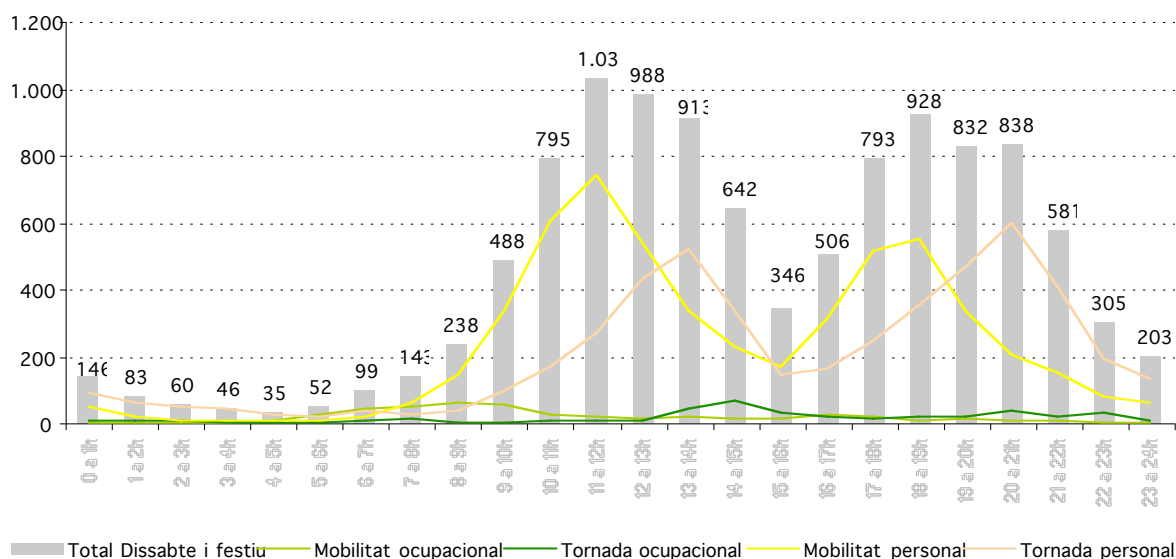


La distribució horària dels desplaçaments efectuats en dissabte i festiu està molt condicionada per la mobilitat personal, fet que determina les diferències en la distribució horària total entre un dia feiner i un dissabte i festiu. Si ens centrem només en aquest tipus de mobilitat s'observa una primera hora punta molt marcada de 11 a 12 hores i una hora baixa de 15 a 16 hores; mentre que la segona concentració màxima de desplaçaments es produeix de 17 a 19 hores.

Les tornades a casa des de motius personals segueixen la tendència dels fluxos d'origen, tot i que els moments de màxima concentració d'aquestes tornades es produeix dues hores més tard que el flux que les ha generat.

Tot i la menor intensitat de la mobilitat ocupacional en aquests dies no feiners, es detecta una estructura horària similar entre els diferents dies analitzats (feiners i festius); amb unes puntes horàries d'accés al treball al matí, i unes puntes de retorn a casa des d'aquests motius al migdia i a la tarda.

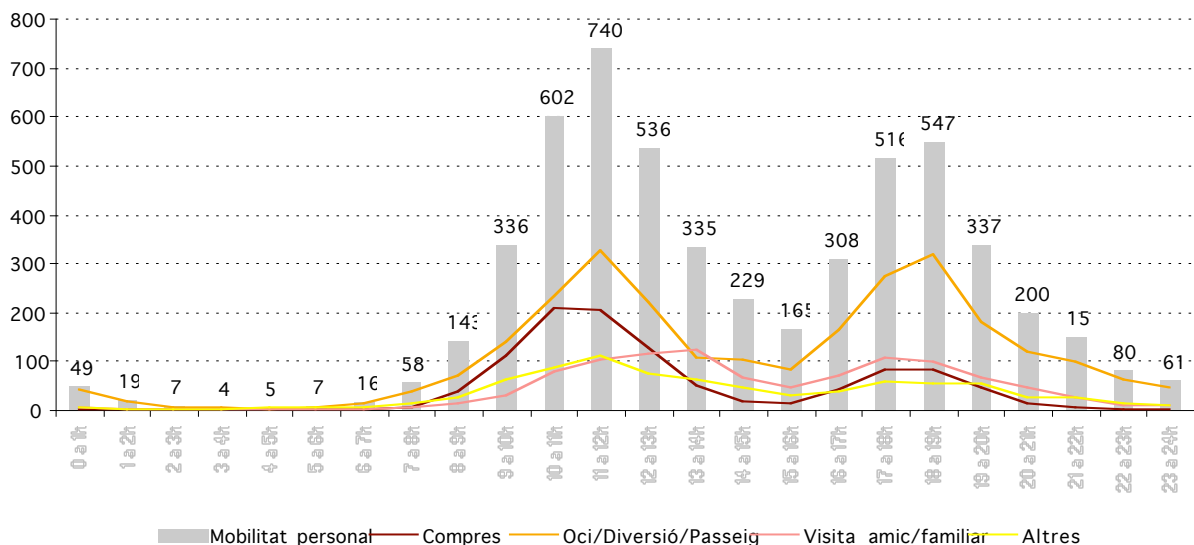
Gràfic 28: Distribució horària dels desplaçaments segons motiu en dissabte i festiu (en milers de desplaçaments)



En l'anàlisi de la distribució horària de la mobilitat personal en dissabte i festiu segons el motiu concret del desplaçament s'observa com:

- Els desplaçaments per compres (quotidianes i no quotidianes) es realitzen principalment al matí entre les 10 i les 12 hores, tot i que a la tarda també hi ha una certa concentració, amb una menor intensitat, entre les 17 i les 19 hores.
- Les activitats d'oci, diversió i passeig són les que presenten una major intensitat i una estructura horària molt concentrada entre 11 i les 12 hores i entre les 17 i les 19 hores. S'ha de remarcar també la importància d'aquest tipus de desplaçaments entre les 20 i les 2 hores, en comparació als desplaçaments dels altres motius que són gairebé inexistents.
- Les visites a amics i familiars es produeixen majoritàriament d'11 a 14 hores, moment a partir del qual aquests desplaçaments decauen, i entre les 17 i les 19 hores, moment en el que es produeix una altra concentració d'aquesta mobilitat.
- La categoria d'altres motius en la que s'inclouen els desplaçaments per: acompanyar a persones, gestions personals, visita al metge i/o hospital, formació no reglada, menjar fora no d'oci i altres motius, segueix la distribució horària del conjunt de la mobilitat personal.

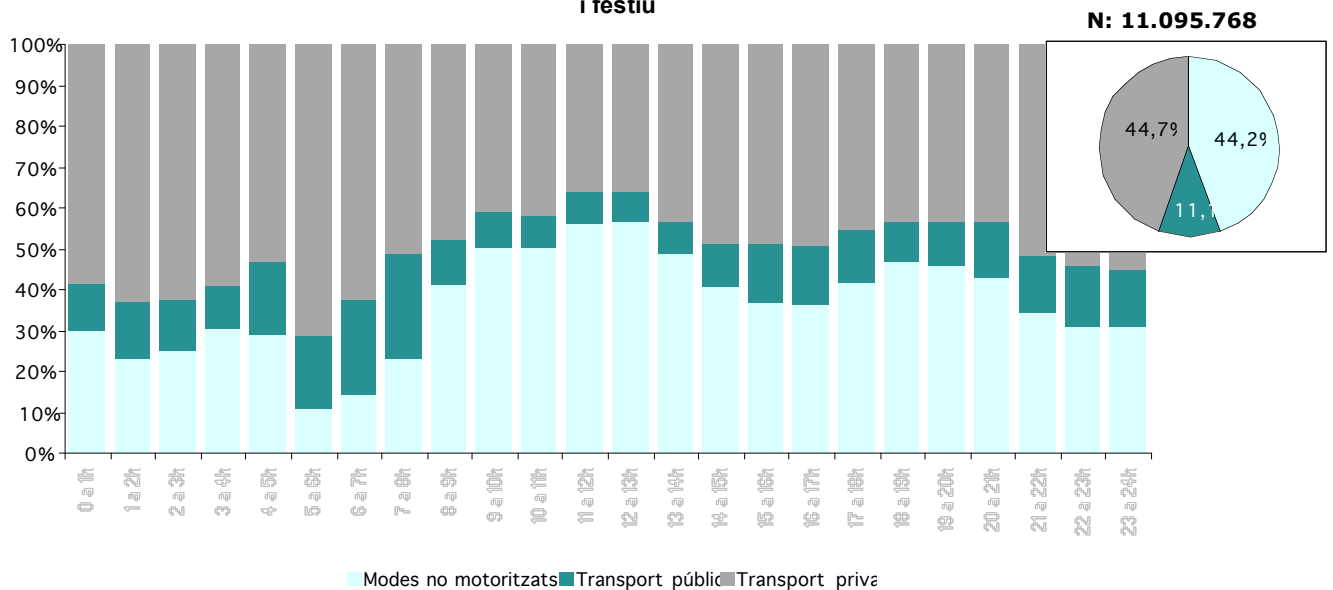
Gràfic 29: Distribució horària dels desplaçaments per mobilitat personal segons motiu en dissabte i festiu (en milers de desplaçaments)



1.2.2 Distribució horària segons mode de transport en dissabte i festiu

Aprofundint en l'anàlisi temporal de la mobilitat en dissabte i festiu en funció de l'hora d'inici i del mode de transport utilitzat, s'observa com el transport privat és el mode predominant durant el dia, excepte en les franges horàries de 9 a 14 hores i de 18 a 20 hores, on l'ús dels modes no motoritzats és superior a l'ús del transport privat. Per altra banda, tot i que el transport públic no és majoritari en cap franja horària, assoleix la màxima proporció entre les 6 i les 8 hores del matí, amb valors al voltant del 25%.

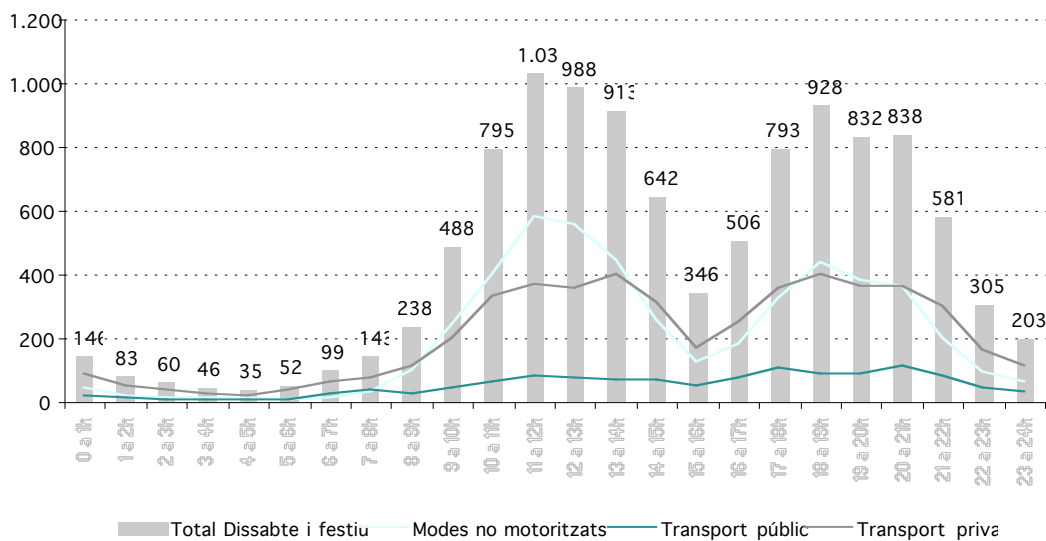
Gràfic 30: Quota d'ús dels desplaçaments segons mode de transport per franja horària en dissabte i festiu



L'anàlisi de la distribució horària de la mobilitat en dissabte i festiu segons el mode de transport usat en els desplaçaments mostra dos comportaments força diferenciats:

- D'una banda, l'ús del transport públic es manté homogeni al llarg del dia, sense puntes horàries destacades, superant els 100.000 desplaçaments entre les 17 i les 18 hores i entre les 20 i les 21 hores.
- D'altra banda, el transport privat i els modes no motoritzats es comporten de forma similar: un període de gran concentració de desplaçaments entre les 10 i les 13 hores, una hora vall de 15 a 16 hores i una altra franja de major concentració al llarg de la tarda. Cal destacar que la franja horària punta del matí és molt més accentuada en el cas dels modes no motoritzats que en el transport privat, que concentra un major nombre de desplaçaments a darrera hora del vespre i durant la nit.

Gràfic 31: Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport en dissabte i festiu (en milers de desplaçaments)



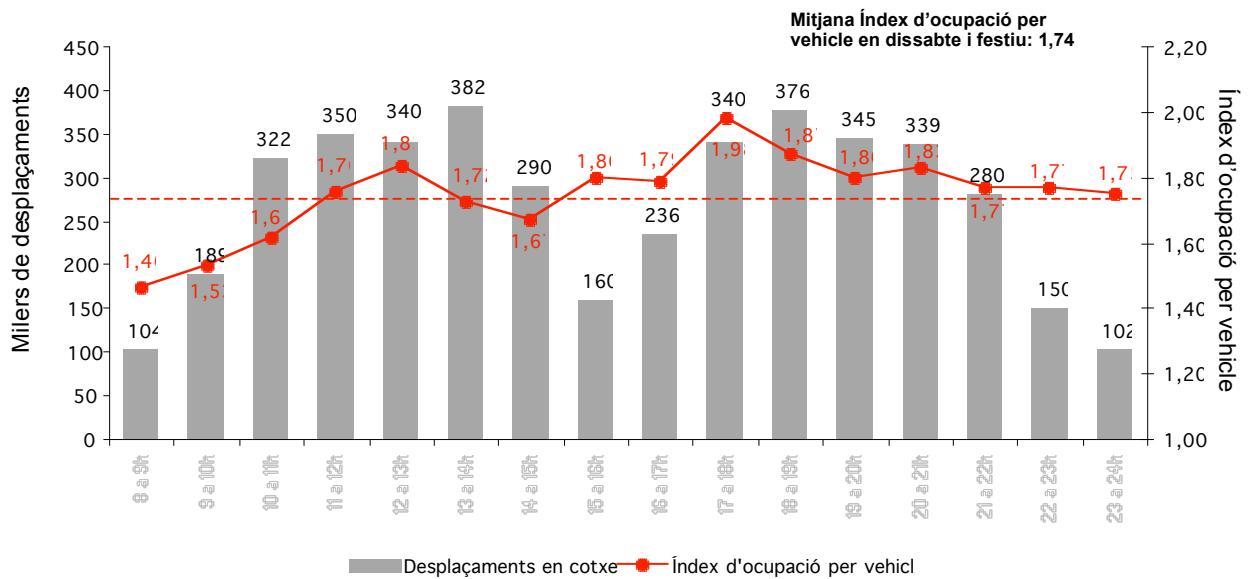
Els desplaçaments en cotxe inclouen els desplaçaments en cotxe com a conductor i en cotxe com a acompanyant.

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.

Igual que en dia feiner, en dissabte i festiu també s'ha calculat la distribució horària de l'índex d'ocupació per vehicle privat. Així, en el següent gràfic s'observa com de 17 a 18 hores és quan el valor és més elevat, amb 1,98 persones per vehicle. A partir de les 16 hores i fins a la nit, l'índex d'ocupació del cotxe es situa per sobre de la mitjana de dissabte i festiu a la RMB (1,74 persones per vehicle).

El fet que la mobilitat en dissabte i festiu tingui un caràcter més familiar, vinculada a motius personals, explica l'augment de l'índex d'ocupació per vehicle en relació a un dia feiner (1,29 persones per vehicle).

Gràfic 32: Distribució horària dels desplaçaments en cotxe i índex d'ocupació per vehicle en dissabte i festiu (en milers de desplaçaments) (*)



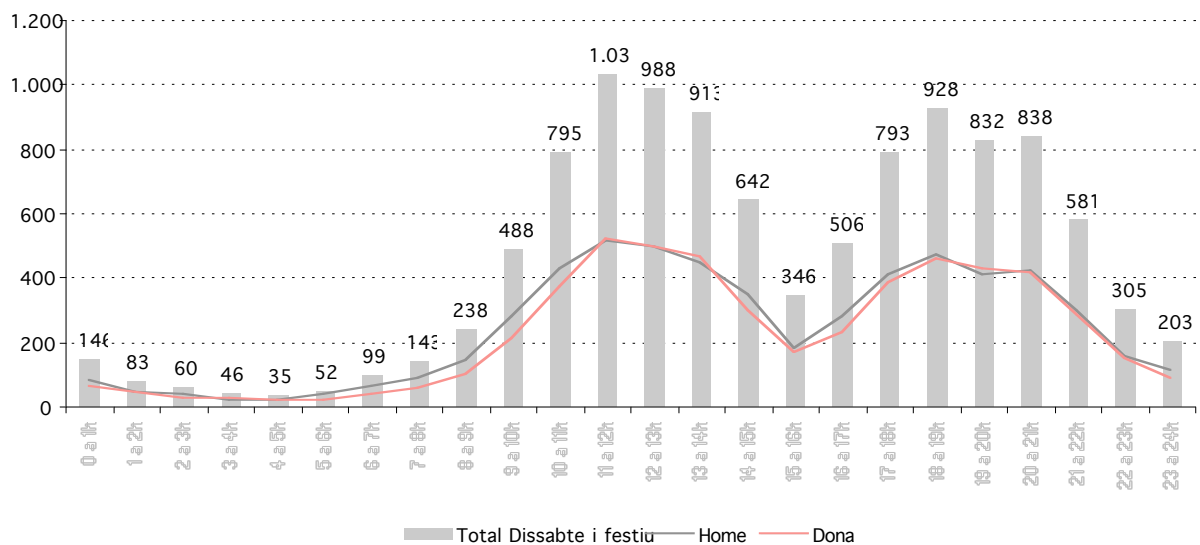
(*) Amb l'objectiu de minimitzar l'error estadístic, només s'han considerat els intervals horaris amb un volum de desplaçaments en cotxe superiors als 100.000 trajectes.

1.2.3 Distribució horària segons segments de població en dissabte i festiu

Distribució horària segons gènere en dissabte i festiu

En l'anàlisi de la distribució horària dels desplaçaments en dissabte i festiu segons el gènere, s'observa com el comportament d'homes i dones és molt similar al llarg de tot el dia. Tot i així, els homes realitzen més desplaçaments, especialment a primeres hores del matí i de la tarda.

Gràfic 33: Distribució horària dels desplaçaments segons gènere en dissabte i festiu (en milers de desplaçaments)

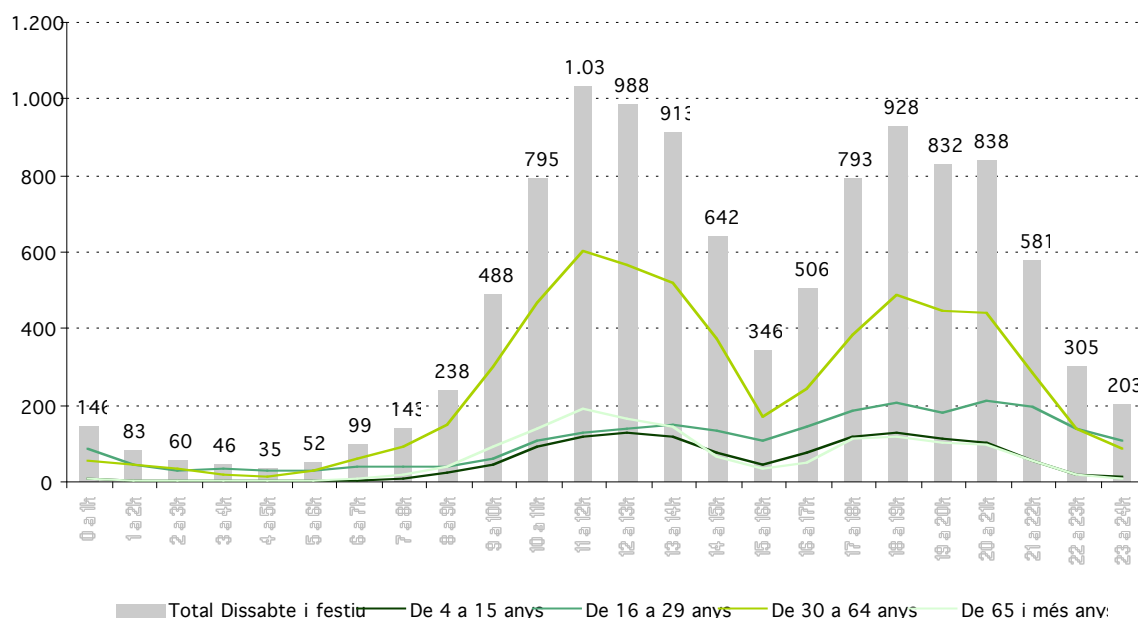


Distribució horària segons edat en dissabte i festiu

Els desplaçaments en dissabte i festiu dels diferents grups d'edat es distribueixen de forma similar a la tendència general: concentració de 10 a 14 hores i de 17 a 21 hores, amb una davallada de 15 a 16 hores. Tot i això, s'observa alguna diferència:

- La població de 30 a 64 anys presenta la major intensitat de desplaçaments, seguint la tendència general.
- Les persones entre 16 i 29 anys augmenten progressivament els seus desplaçaments al llarg del dia.
- Els grups d'edat més joves i de major edat presenten un comportament força similar, homogeni al llarg del dia, destacant només el descens de desplaçaments entre les 14 i les 16 hores.

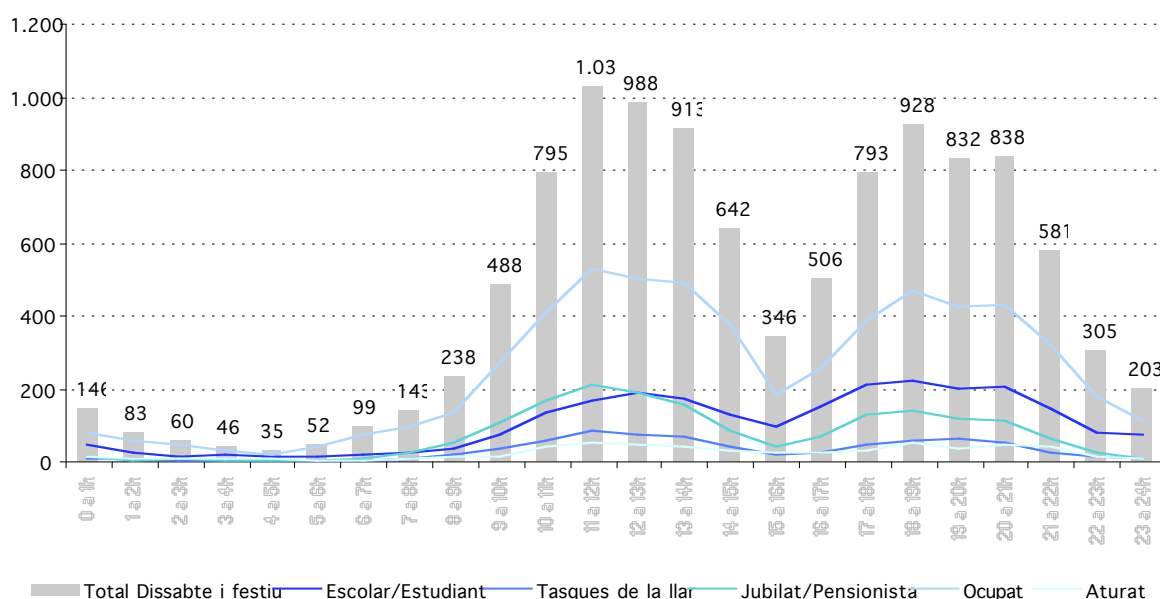
Gràfic 34: Distribució horària dels desplaçaments segons edat en dissabte i festiu (en milers de desplaçaments)



Distribució horària segons situació laboral en dissabte i festiu i festiu

En l'anàlisi de la distribució horària segons situació laboral s'observa com escolars i estudiants, ocupats i jubilats i pensionistes presenten un comportament similar i segueixen la tendència general, tot i això, els ocupats són el col·lectiu amb una major intensitat de desplaçaments. Per altra banda, els aturats i les persones dedicades a les tasques de la llar presenten una distribució horària molt homogènia al llarg del dia i sense hores punta destacades.

Gràfic 35: Distribució horària dels desplaçaments segons situació laboral en dissabte i festiu (en milers de desplaçaments)





2. Durada mitjana dels desplaçaments

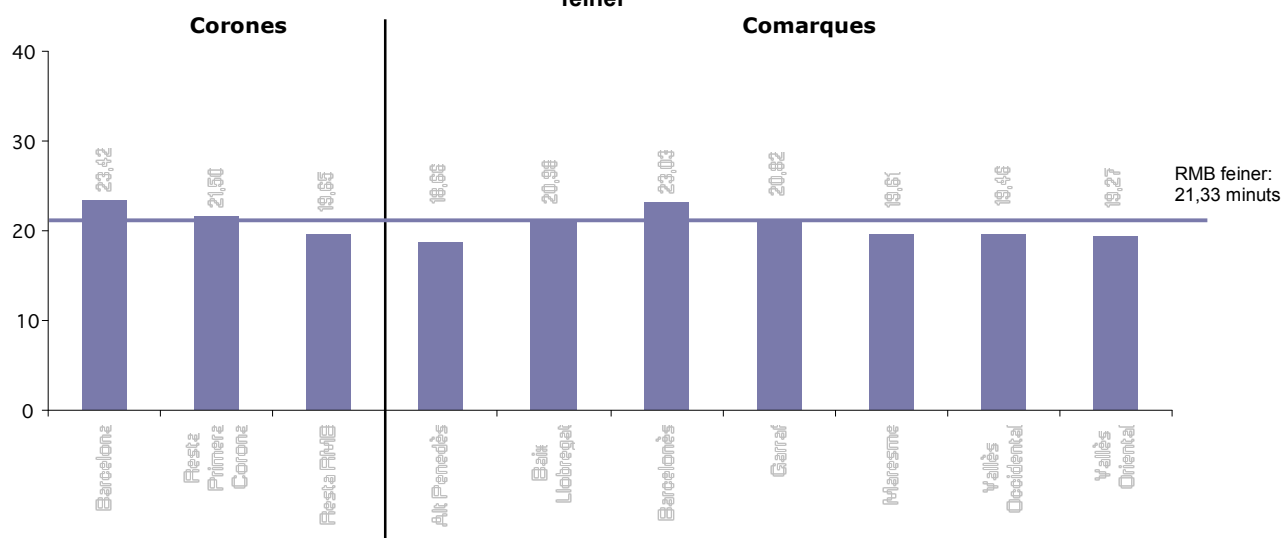
2.1 Durada mitjana dels desplaçaments en dia feiner

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

Al conjunt de la RMB es realitzen en dia feiner 15.801.651 desplaçaments, que tenen una durada mitjana de 21,33 minuts.

Segons l'àmbit de residència s'observa com a mesura que ens allunyem de l'àmbit central de la RMB (Barcelona i la comarca del Barcelonès), la durada dels desplaçaments és menor, evidenciant el fet que quan més extensa és una aglomeració urbana més elevat és el temps mitjà de desplaçament.

Gràfic 36: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons àmbit de residència en dia feiner



La durada mitjana dels desplaçaments realitzats pels residents a cadascun dels àmbits territorials de la RMB també varia segons el tipus de recorregut: intramunicipals (dins d'un mateix municipi) o intermunicipals (entre municipis).

En els desplaçaments intermunicipals, l'àmbit on la durada mitjana és més elevada, és a la ciutat de Barcelona (46,19 minuts) i la comarca del Barcelonès (38,47 minuts), a la resta de territoris aquests desplaçaments tenen una durada mitjana al voltant dels 30 minuts.

El temps destinat als desplaçaments intramunicipals segons àmbits de residència és molt similar en tots els territoris, en torn els 13 minuts, amb l'excepció de Barcelona i el Barcelonès on la durada d'aquests desplaçaments és superior, de 20,28 minuts i de 19,10 minuts, respectivament.

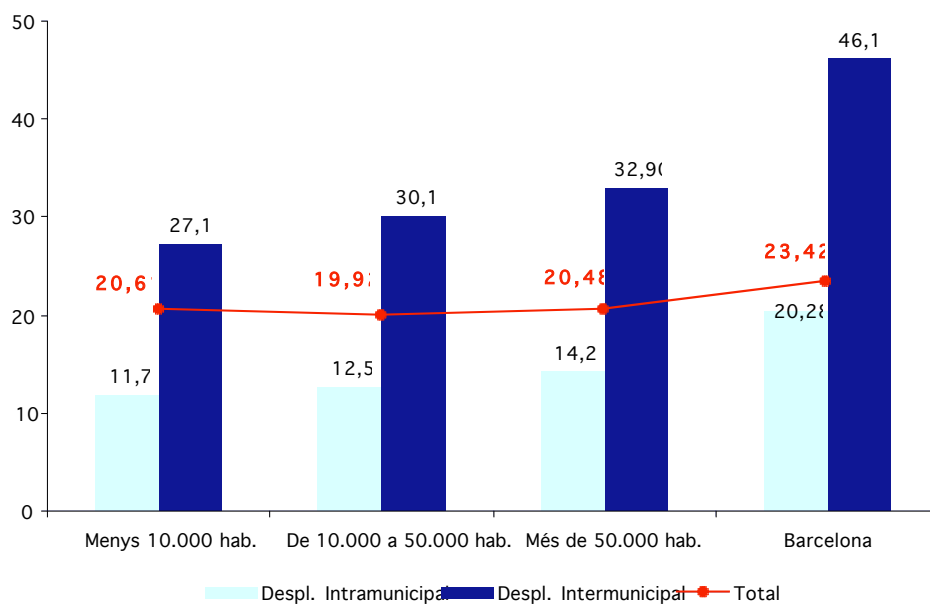
La major durada dels trajectes a Barcelona i al Barcelonès respon a l'augment del temps dels desplaçaments en les aglomeracions urbanes, degut a la congestió i les majors distàncies, entre d'altres factors.

Taula 1: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments intramunicipals i intermunicipals segons àmbit de residència en dia feiner

| Àmbit territorial | Desplaçaments intramunicipals | Desplaçaments intermunicipals | Total |
|----------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Barcelona | 20,28 | 46,19 | 23,42 |
| Resta Primera Corona | 13,97 | 31,93 | 21,50 |
| Resta RMB | 13,26 | 30,33 | 19,65 |
| Alt Penedès | 12,20 | 28,04 | 18,66 |
| Baix Llobregat | 13,20 | 31,51 | 20,98 |
| Barcelonès | 19,10 | 38,47 | 23,03 |
| Garraf | 13,43 | 33,36 | 20,82 |
| Maresme | 13,09 | 30,53 | 19,61 |
| Vallès Occidental | 13,85 | 30,85 | 19,46 |
| Vallès Oriental | 12,43 | 27,94 | 19,27 |
| Total RMB | 16,28 | 32,92 | 21,33 |

La durada mitjana dels desplaçaments augmenta quan major és la grandària del municipi de residència, independentment del tipus de recorregut. En el gràfic següent, s'observa aquesta tendència, sent Barcelona la ciutat on el temps destinat a desplaçar-se és major, tant en els trajectes intramunicipals com en els intermunicipals.

Gràfic 37: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments intramunicipals i intermunicipals segons grandària del municipi de residència en dia feiner

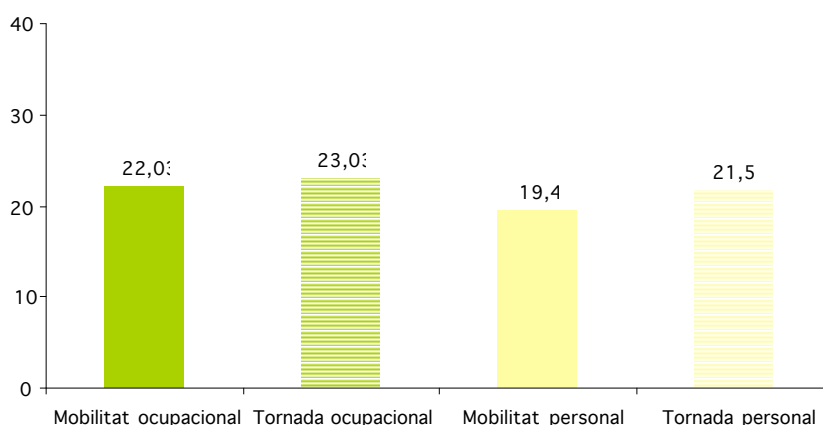


2.1.1 Durada mitjana dels desplaçaments segons motiu en dia feiner

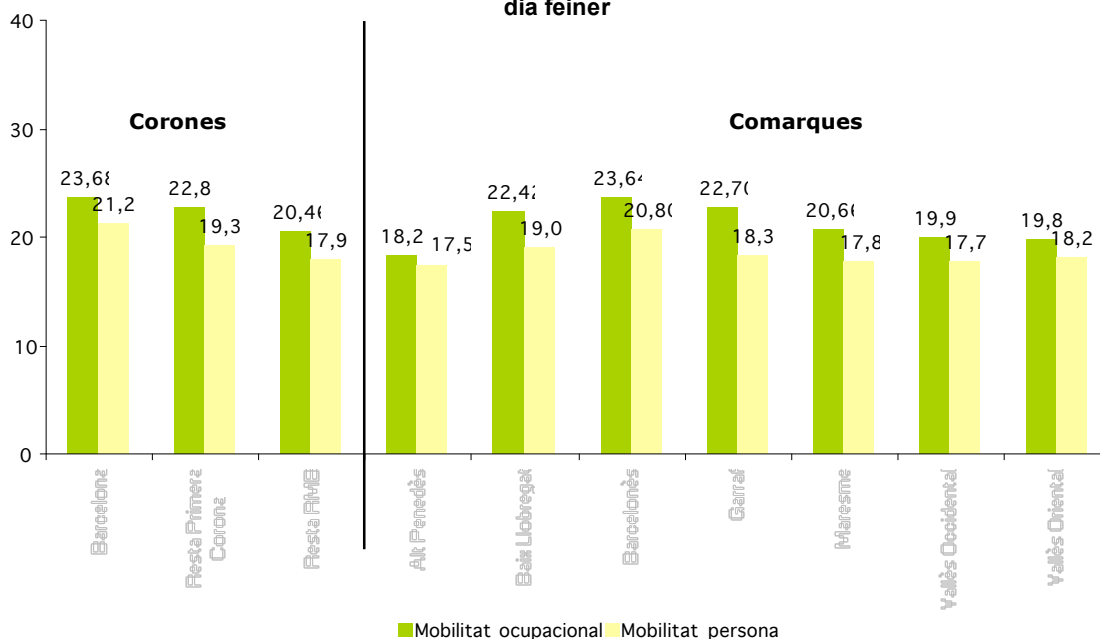
La durada mitjana dels desplaçaments mostra diferències segons el motiu pel qual s'efectua. Així, els desplaçaments per motius ocupacionals tenen una durada mitjana major (22,03 minuts) que els desplaçaments generats per motius personals (19,41 minuts). Aquesta pauta general es repeteix pels diferents àmbits territorials.

Els desplaçaments de tornada a casa des de motius ocupacionals i personals presenten durades mitjanes més elevades que el flux d'origen (23,03 minuts i 21,58 minuts, respectivament).

Gràfic 38: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons motiu en dia feiner



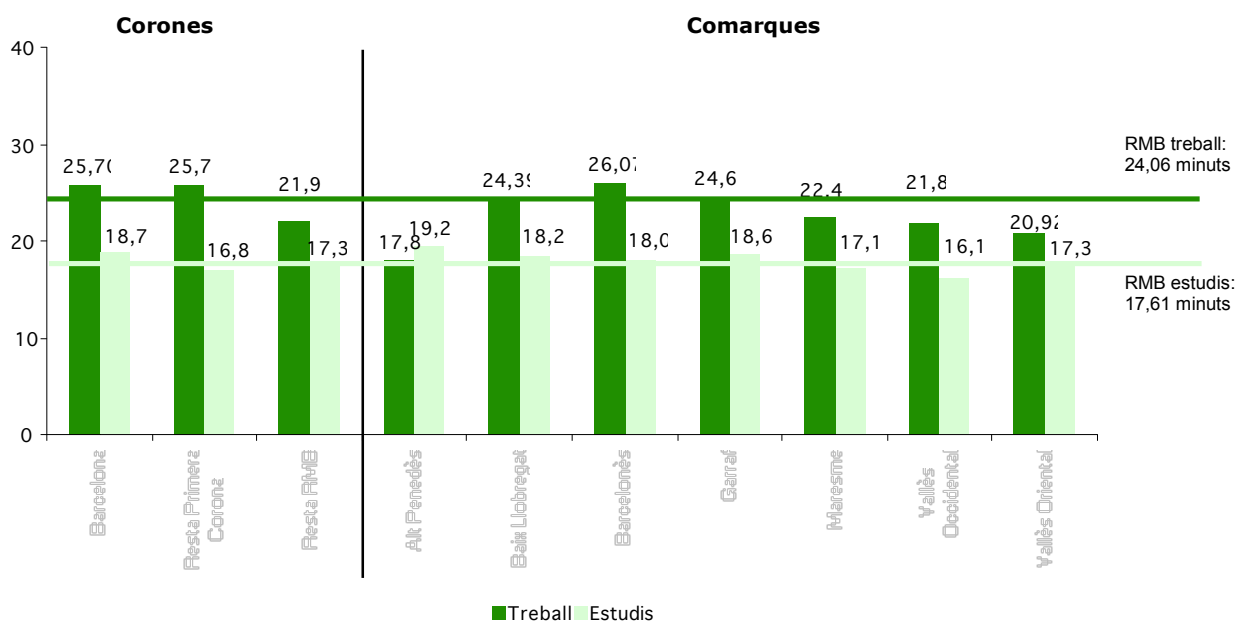
Gràfic 39: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons motiu i àmbit de residència en dia feiner



Centrant l'anàlisi en la mobilitat ocupacional (treball i estudis), s'observa com els desplaçaments dels residents a la RMB per feina tenen una durada mitjana superior, de gairebé 7 minuts, que els desplaçaments per anar a estudiar (24,06 minuts i 17,61 minuts, respectivament), fet que indica la major proximitat entre el centre d'estudi i el lloc de residència.

Com s'observa en el següent gràfic, en gairebé tots els àmbits de la RMB els desplaçaments per anar a treballar tenen una durada mitjana entre 20 i 26 minuts, sent la més elevada la de la resta de la Primera Corona (25,71 minuts) i la de la comarca del Barcelonès (26,07 minuts). En els desplaçaments per estudis, el temps emprat és inferior, entre els 16 i els 19 minuts, en aquest cas destaca la ciutat de Barcelona (18,76 minuts) i la comarca de l'Alt Penedès (19,28 minuts) com els àmbits amb la durada mitjana més elevada.

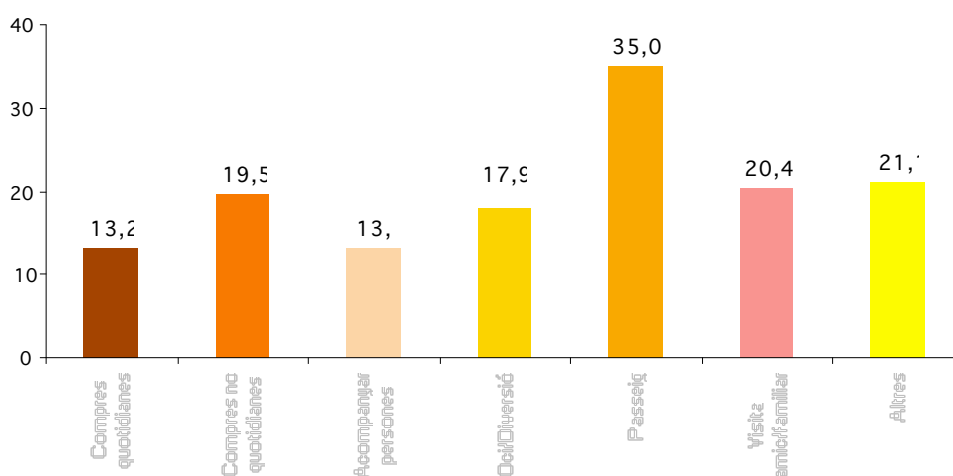
Gràfic 40: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons motiu ocupacional i àmbit de residència en dia feiner



La categoria "altres" inclou els desplaçaments per: gestions personals, visita al metge i/o a l'hospital, formació no reglada, menjar fora no d'oci i altres.

En relació a la mobilitat personal, els desplaçaments que tenen una durada mitjana superior són els dedicats a passejar (35,02 minuts). Per contra, els desplaçaments per acompanyar persones (13,11 minuts) i per realitzar compres quotidianes (13,27 minuts) són els de menor durada, ja que aquestes activitats acostumen a ubicar-se en un entorn pròxim a la residència (botigues, escoles i centres de salut).

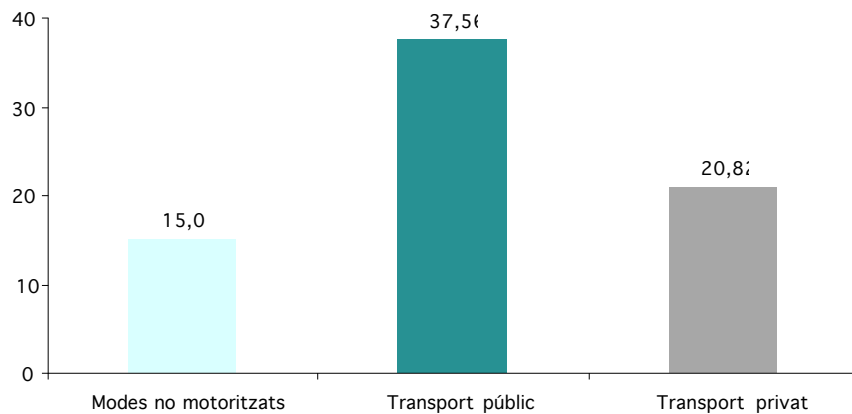
Gràfic 41: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons motiu personal en dia feiner



2.1.2 Durada mitjana dels desplaçaments segons mode de transport en dia feiner

L'elecció del mode transport condiciona la durada mitjana del trajecte. Així, dels tres modes de transport, els desplaçaments en modes no motoritzats són els que presenten un durada mitjana més reduïda (15,09 minuts), seguit dels desplaçaments en transport privat (20,82 minuts) i dels trajectes en transport públic (37,56 minuts).

Gràfic 42: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mode de transport en dia feiner

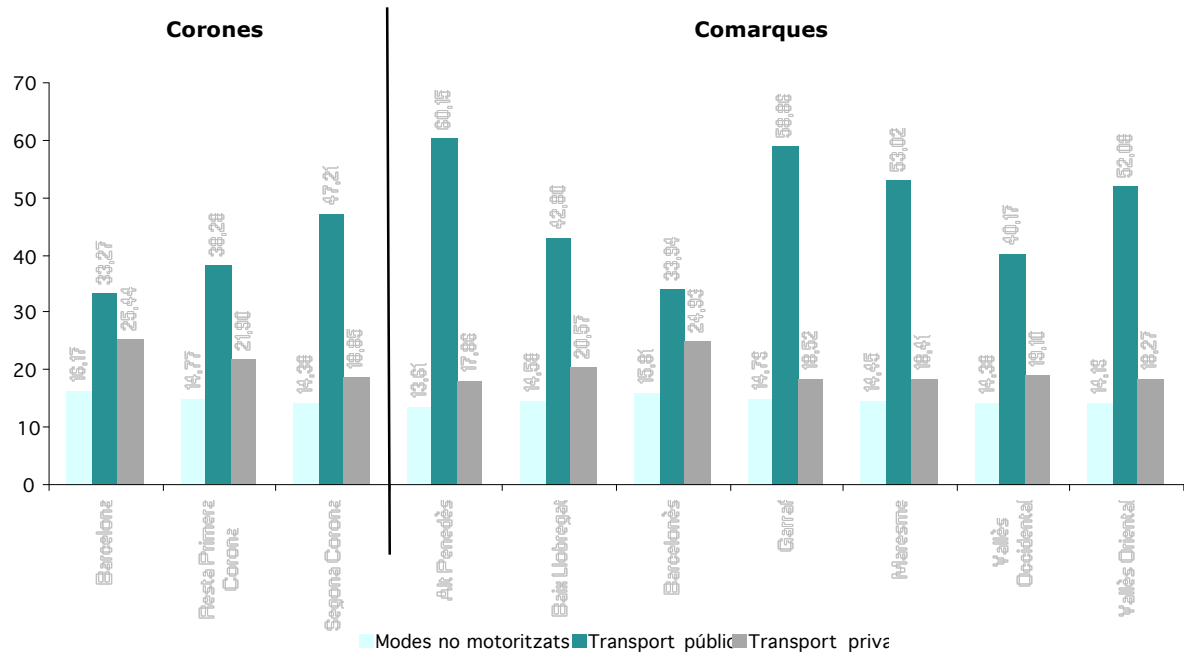


La tendència apuntada pel conjunt de la RMB, en relació a la durada mitjana dels desplaçaments segons el mode de transport, és manté amb independència de l'àmbit territorial analitzat. Tot i això, s'observa tant a l'anàlisi per corones com per comarques, com a mesura que ens allunyem de Barcelona i el Barcelonès, la durada dels desplaçaments amb transport públic augmenta, passant dels 30 minuts en aquests àmbits centrals, als 60 minuts de l'Alt Penedès.

Aquesta variabilitat entre àmbits territorials es dona en menor mesura en el cas del transport privat, en que, a més, s'observa la situació inversa: la durada mitjana dels desplaçaments en transport privat és major en els àmbits centrals de la RMB.

En relació als modes no motoritzats, la durada mitjana dels desplaçaments és manté al voltant dels 15 minuts en tots els àmbits territorials.

Gràfic 43: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mode de transport i àmbit de residència en dia feiner



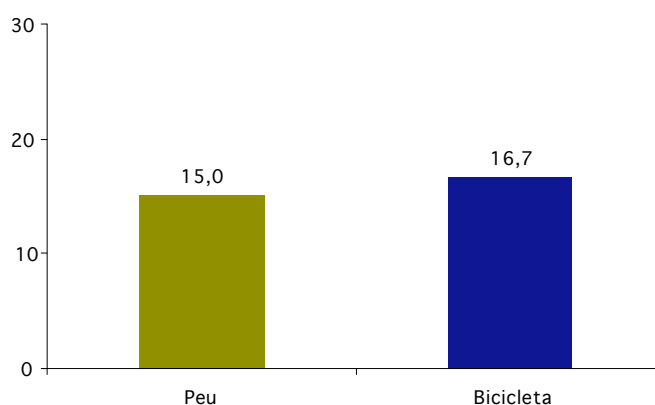
Durada mitjana dels desplaçaments en modes no motoritzats en dia feiner

Es consideren modes no motoritzats:

- l'anar a peu
- la bicicleta

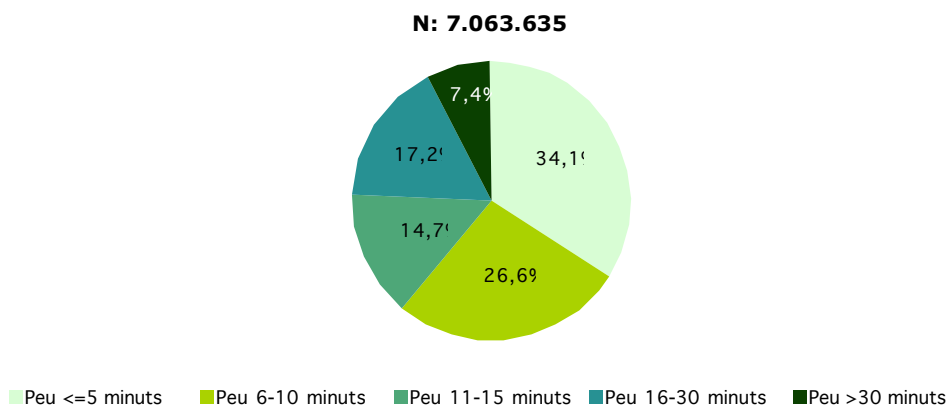
La durada mitjana dels desplaçaments realitzats en modes no motoritzats en dia feiner és de 15,09 minuts. Ambdós mitjans presenten valors molt similars, tot i que la durada mitjana dels desplaçaments en bicicleta (16,73 minuts) és lleugerament superior a la durada dels desplaçaments a peu (15,06 minuts).

Gràfic 44: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments en modes no motoritzats en dia feiner



El nombre total de desplaçaments realitzats a peu en dia feiner pels residents a la RMB és de 7.063.653. L'ús del mode a peu està clarament associat als desplaçaments de curta durada, ja que més de la meitat d'aquests fluxos corresponen a desplaçaments a peu de menys de 10 minuts (60,7%). Per altra banda, els desplaçaments de llarga durada tenen un caràcter residual: només el 7,4% dels desplaçaments a peu tenen una durada superior als 30 minuts.

Gràfic 45: Distribució dels desplaçaments a peu segons intervals de temps en dia feiner



La durada mitjana dels desplaçaments en modes no motoritzats per motius ocupacionals és inferior a la dels desplaçaments per motius personals (10,64 minuts i 16,68 minuts, respectivament).

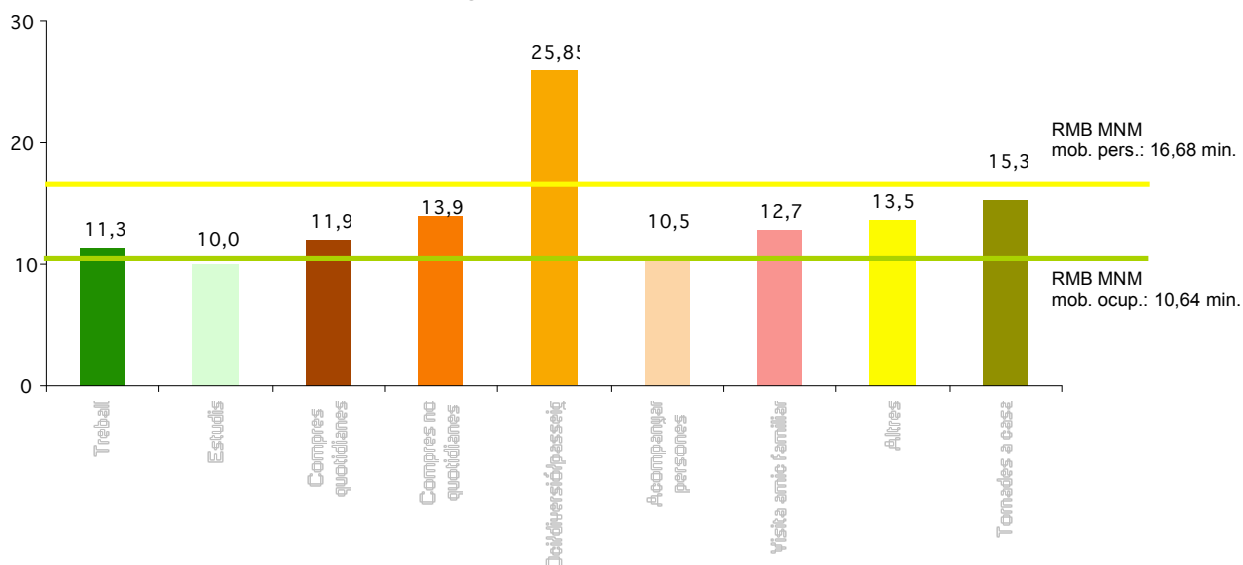
En els desplaçaments per motius ocupacionals, s'observa com els trajectes en modes no motoritzats per anar a estudiar són de menor durada que els d'accés a la feina (10,04 i 11,38 minuts respectivament), per la major proximitat entre el centre d'ensenyament i la residència.

Pel que fa als desplaçaments per motius personals, l'acompanyar a persones i les compres quotidianes són els trajectes amb una menor durada mitjana (10,50 i 11,95 minuts, respectivament). Cal tenir en compte que la durada mitjana dels desplaçaments per estudis es relaciona amb la durada dels desplaçaments per acompanyar a persones, ja que una part important d'aquests desplaçaments són per portar i recollir els nens i nenes als centres escolars. Per altra banda, la reduïda durada dels desplaçaments per compres quotidianes respon a una qüestió de comoditat, ja que aquesta activitat tendeix a realitzar-se en un àmbit quotidià i proper al domicili.

Els desplaçaments de tornada a casa inclouen el trajecte des de d'un motiu ocupacional i des d'un motiu personal.

Els desplaçaments per oci, diversió i passeig són els de major durada mitjana (25,85 minuts), ja que són activitats que suposen el desplaçament per ell mateix i no estan subjectes a limitacions horàries.

Gràfic 46: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments en modes no motoritzats segons motiu del desplaçament en dia feiner

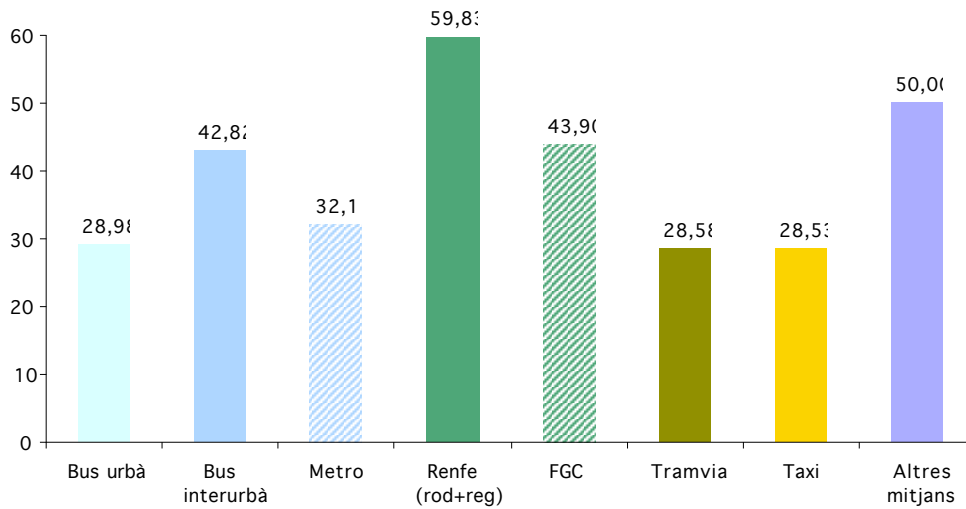


Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic en dia feiner

La categoria "altres mitjans" inclou:
- l'autobús d'empresa
- l'autobús escolar
- l'autocar
- l'avió
- el ciclomotor

La durada mitjana dels desplaçaments en transport públic en dia feiner és de 37,56 minuts, segons el mitjà utilitzat s'observen diferències en la durada dels trajectes. Així, els desplaçaments realitzats en mitjans de transport públic de caràcter urbà, associats a desplaçaments intramunicipals, com el taxi (28,53 minuts), el tramvia (28,58 minuts), l'autobús urbà (28,98 minuts) i el metro (32,16 minuts) són els de menor durada. Contràriament, els mitjans que cobreixen recorreguts de major distància, com Renfe (59,83 minuts), l'autobús interurbà (42,82 minuts) i els FGC (43,90 minuts) són els que presenten una durada més llarga.

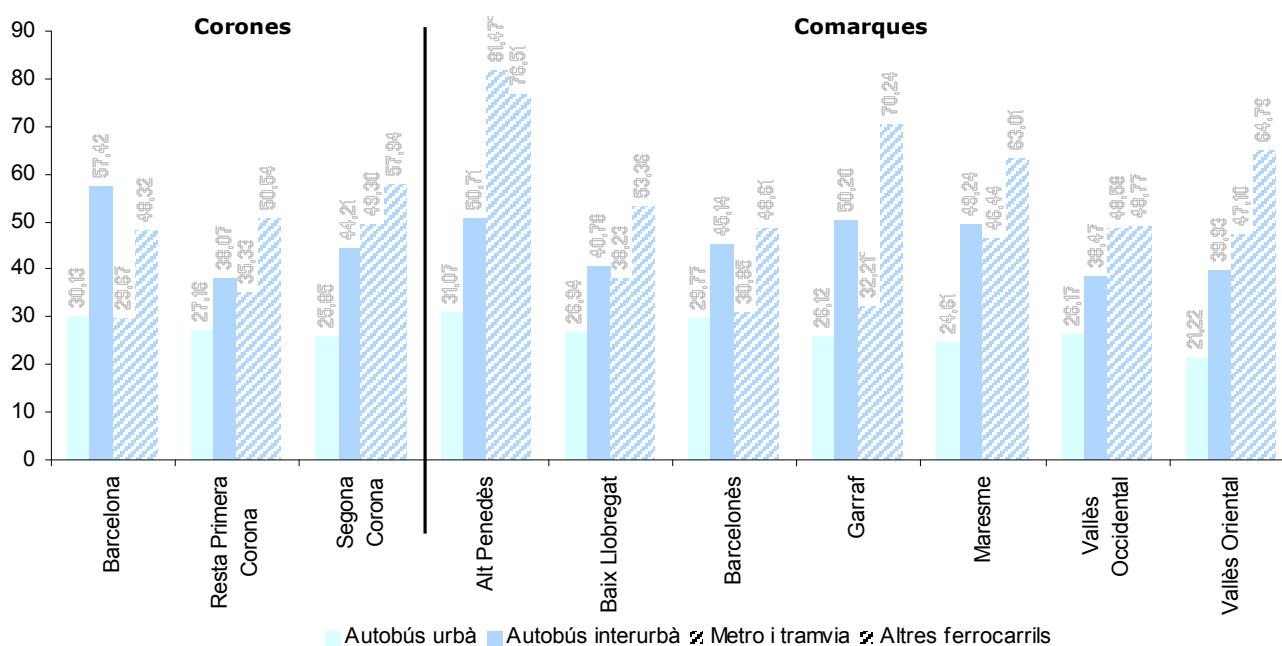
Gràfic 47: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mitjà de transport públic en dia feiner



La categoria "altres ferrocarrils" inclou:
 - FGC
 - Renfe (Rodalies + Regional)

L'anàlisi territorial de la durada mitjana dels desplaçaments segons els mitjans de transport públic mostra com la tendència general es manté a la majoria d'àmbits, especialment a Barcelona, la resta de la Primera Corona, el Barcelonès i el Baix Llobregat; així, en aquests territoris s'observa una distinció clara entre la durada mitjana dels desplaçaments en mitjans de caràcter urbà (autobús urbà, metro i tramvia) i els mitjans que fan recorreguts de major distància (autobús interurbà i altres ferrocarrils). A la resta d'àmbits territorials, on no es disposa de metro i tramvia, l'autobús urbà és, amb diferència, el que té les durades mitjanes més baixes ja que és l'únic mitjà que cobreix els desplaçaments intramunicipals.

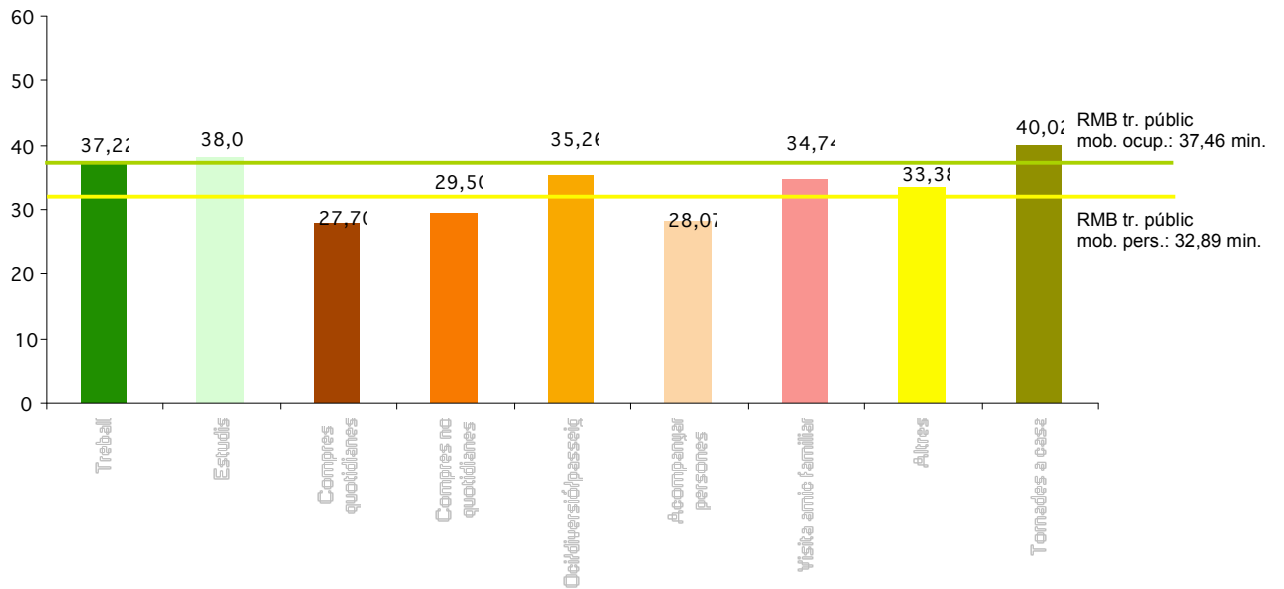
Gràfic 48: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mitjà de transport públic i àmbit de residència en dia feiner



* Dades de caràcter orientatiu, ja que la submostra del metro i tramvia en aquestes comarques no supera el llindar de significació estadística, marcat en 50 casos

Dels tres modes de transport analitzats, el transport públic és el que presenta una major estabilitat en les durades dels desplaçaments, amb independència del motiu pel qual s'han originat. No obstant, es detecta que els desplaçaments que requereixen més temps en transport públic són aquells que es realitzen per tornar a casa (40,02 minuts), seguit per l'accés als estudis (38,01 minuts) i per accedir al treball (37,22 minuts). Tal i com passa en la tendència general, els desplaçaments per compres quotidianes i per acompanyar a altres persones són els que suposen una durada mitjana menor.

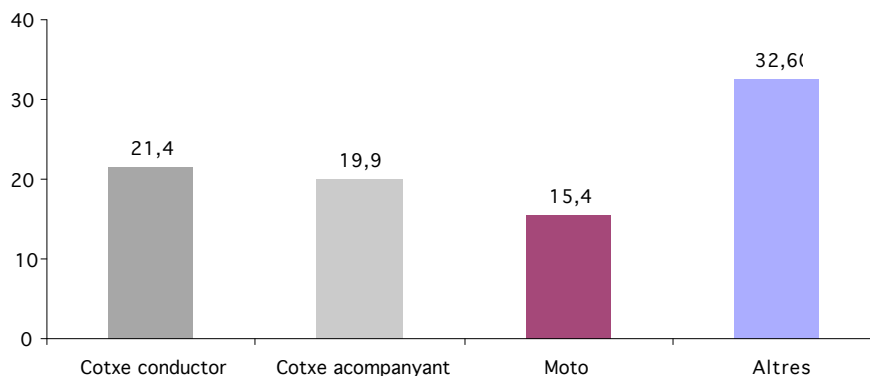
Gràfic 49: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments en transport públic segons motiu del desplaçament en dia feiner



Durada mitjana dels desplaçaments en transport privat en dia feiner

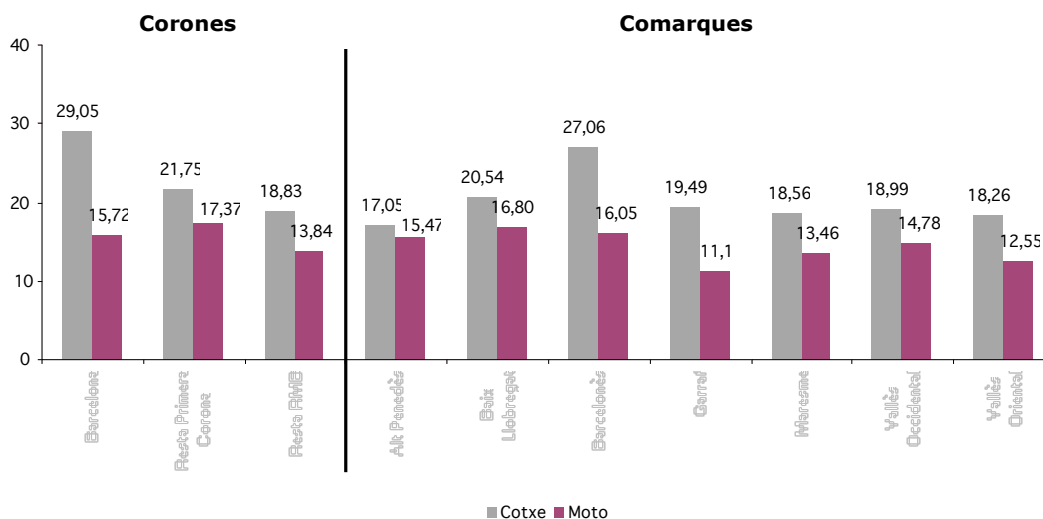
En dia feiner, la durada mitjana dels desplaçaments en transport privat és de 20,82 minuts. Segons el mitjà, els realitzats en moto, trajectes associats a distàncies curtes, són els de menor durada mitjana (15,43 minuts), mentre que els realitzats en altres modes de transport privat (camió, furgoneta...), relacionats principalment amb activitats laborals, són els de major durada mitjana (32,60 minuts). Els desplaçaments en cotxe suposen una durada de 21,11 minuts (21,44 minuts en cotxe com a conductor i 19,98 minuts en cotxe com acompanyant).

Gràfic 50: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mitjà de transport privat en dia feiner



L'anàlisi territorial mostra com el cotxe presenta més variabilitat que la moto en la durada mitjana dels desplaçaments: a la ciutat de Barcelona i a la comarca del Barcelonès, la durada mitjana es situa al voltant dels 30 minuts, mentre que fora de l'àmbit central la durada mitjana dels desplaçaments en cotxe és força inferior, amb valors propers als 20 minuts.

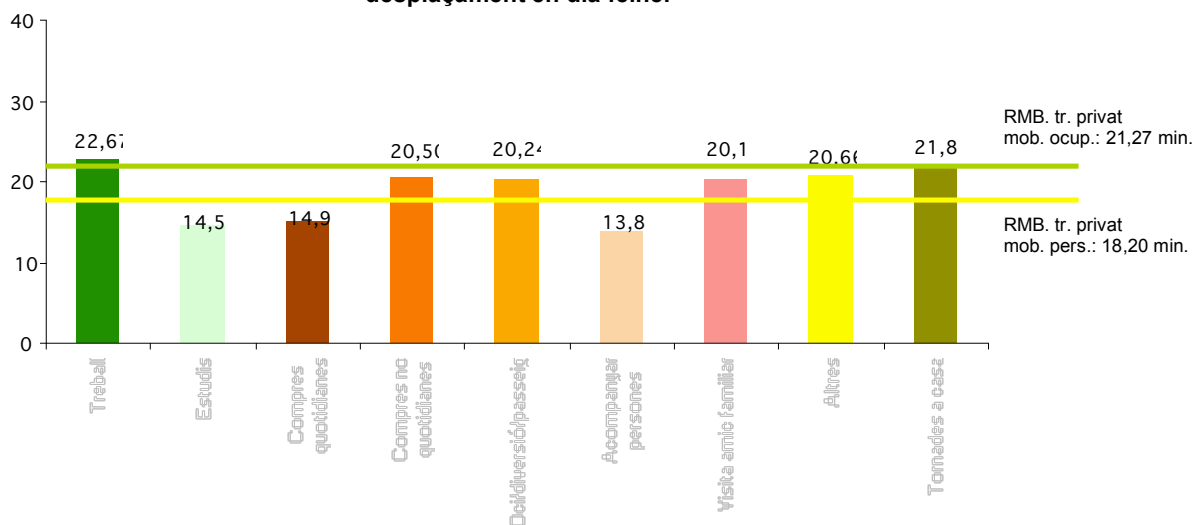
Gràfic 51: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mitjà de transport privat i àmbit de residència en dia feiner



Tal i com succeeix amb els altres modes de transport, la durada mitjana dels desplaçaments en transport privat generats pels estudis (14,54 minuts) és força inferior a la dels desplaçaments per treball (22,67 minuts).

En els desplaçaments per motius personals en transport privat, les compres no quotidianes presenten la durada més elevada (20,50 minuts), seguit per l'oci, la diversió i el passeig (20,24 minuts). Els desplaçaments per acompanyar a persones i per compres quotidianes segueixen sent els de menor durada.

Gràfic 52: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments en transport privat segons motiu del desplaçament en dia feiner



2.1.3 Durada mitjana dels desplaçaments segons segments de població en dia feiner

En analitzar la durada mitjana dels desplaçaments en dia feiner segons gènere s'observa com els homes fan trajectes de major durada (22,36 minuts) que les dones (20,34 minuts). Tot i així, les dones presenten un grau de mobilitat major, ja que realitzen un promig de 3,42 desplaçaments per persona i dia, en front dels 3,39 que realitzen els homes. Aquest fet indica com la mobilitat femenina és de més curta durada i propera a l'àmbit de residència.

Si ens centrem en l'edat, s'observa com la població de 4 a 15 anys i de 65 i més anys presenta comportaments antagònics en relació a la durada mitjana dels desplaçaments i al grau de mobilitat. El grup de 4 a 15 anys es perfila com un dels més mòbils i amb una durada mitjana dels desplaçaments menor (13,00 minuts), trajectes relacionats principalment amb l'accés a l'escola. Mentre que la població de 65 i més anys és el grup menys mòbil i el que empra més temps per desplaçar-se, ja que la seva mobilitat està relacionada amb motius d'oci i passeig, no subjecte a horaris fixos. Per altra banda, la població de 16 a 29 anys i de 30 a 64 anys responen de forma molt similar; amb un grau de mobilitat superior als 3,50 desplaçaments per persona i dia i una durada mitjana de 22,86 minuts i de 21,65 minuts, respectivament.

Pel que fa a la situació laboral, s'estableix una relació inversament proporcional entre el grau de mobilitat i la durada del desplaçament, és a dir, en els grups on el grau de mobilitat és major, com aturats i estudiants, la durada mitjana dels desplaçaments és menor, i en els grups on el grau de mobilitat és menor, com els jubilats i pensionistes, la durada mitjana dels desplaçaments és més elevada.

Taula 2: Durada mitjana i promig de desplaçament per persona segons segment de població en dia feiner

| Segments de població | Durada mitjana (en minuts) | Promig desplaçaments/persona |
|----------------------|----------------------------|------------------------------|
| Home | 22,36 | 3,39 |
| Dona | 20,34 | 3,42 |
| De 4 a 15 anys | 13,00 | 3,57 |
| De 16 a 29 anys | 22,86 | 3,60 |
| De 30 a 64 anys | 21,65 | 3,55 |
| De 65 i més anys | 25,17 | 2,63 |
| Escolar/Estudiant | 17,83 | 3,59 |
| Tasques de la llar | 18,07 | 3,50 |
| Jubilat/pensionista | 25,39 | 2,74 |
| Ocupat | 22,25 | 3,55 |
| Aturat | 19,44 | 3,76 |
| Total | 21,33 | 3,41 |

Si afegim a l'anàlisi de la durada mitjana per segments de població, el motiu del desplaçament s'extreu que:

- En relació al gènere s'observa com els homes fan desplaçaments de major durada, independentment del motiu que els genera.
- En referència a l'edat, s'observa que el grup de 65 i més anys és el que presenta una durada mitjana de desplaçaments per motius personals més elevada (24,28 minuts), mentre que la major durada mitjana en la mobilitat ocupacional la tenen el grup de població de 16 a 29 anys (25,30 minuts).
- Pel que fa a la situació laboral, les persones dedicades a les tasques de la llar i els jubilats i pensionistes són els únics col·lectius que dediquen més temps a desplaçar-se per motius personals que per motius ocupacionals.

Cal tenir en compte, que en tots els segments de població analitzats, les durades dels trajectes de tornada a casa, són superiors que el flux d'origen.

Taula 3: Durada mitjana (en minuts) segons segment de població i motiu del desplaçament en dia feiner

| Segments de població | Mobilitat ocupacional | Mobilitat personal | Tornada ocupacional | Tornada personal |
|----------------------|-----------------------|--------------------|---------------------|------------------|
| Home | 22,29 | 20,77 | 23,20 | 23,45 |
| Dona | 21,69 | 18,41 | 22,82 | 20,18 |
| De 4 a 15 anys | 11,60 | 14,48 | 12,93 | 15,54 |
| De 16 a 29 anys | 25,30 | 18,67 | 25,94 | 20,55 |
| De 30 a 64 anys | 24,04 | 18,24 | 25,33 | 20,47 |
| De 65 i més anys | 19,67 | 24,28 | 21,47 | 26,41 |
| Escolar/Estudiant | 17,37 | 17,03 | 18,49 | 18,56 |
| Tasques de la llar | 16,72 | 17,39 | 21,47 | 18,82 |
| Jubilat/pensionista | 20,92 | 24,36 | 23,47 | 26,65 |
| Ocupat | 24,10 | 17,70 | 25,22 | 20,00 |
| Aturat | 25,05 | 18,33 | 25,60 | 20,18 |
| Total | 22,03 | 19,41 | 23,03 | 21,58 |

En observar les durades mitjanes dels desplaçaments en funció del segment de població i del mode de transport s'extreu que:

- Els homes empen més temps per desplaçar-se que les dones, independentment del mode utilitzat, però especialment en el cas del transport privat.
- Segons l'edat, el grup de 4 a 15 anys, és el que de forma clara empra menys temps en desplaçar-se en qualsevol dels modes de transport. En canvi, el grup de major edat, de 65 i més anys, és el que presenta una durada més alta, excepte en el cas del transport públic, en que el grup de 16 a 29 anys és el que empra més temps.
- Pel que fa a la situació laboral i en relació amb el que s'ha comentat en funció de l'edat, els jubilats i pensionistes són el col·lectiu que presenta una durada mitjana superior en tots els modes de transport. En sentit invers, els estudiants són el col·lectiu que presenta la durada més baixa en els diferents modes, excepte en el transport públic (36,77 minuts).

Taula 4: Durada mitjana (en minuts) segons segment de població i mode de transport en dia feiner

| Segments de població | Modes no motoritzats | Transport públic | Transport privat |
|----------------------|----------------------|------------------|------------------|
| Home | 16,29 | 38,09 | 22,11 |
| Dona | 14,19 | 37,17 | 18,85 |
| De 4 a 15 anys | 10,79 | 28,63 | 13,22 |
| De 16 a 29 anys | 13,05 | 39,22 | 19,70 |
| De 30 a 64 anys | 14,59 | 37,37 | 21,78 |
| De 65 i més anys | 21,65 | 38,29 | 26,66 |
| Escolar/Estudiant | 11,55 | 36,77 | 15,70 |
| Tasques de la llar | 14,80 | 34,62 | 18,74 |
| Jubilat/pensionista | 22,04 | 38,93 | 25,76 |
| Ocupat | 13,10 | 37,85 | 21,70 |
| Aturat | 14,60 | 37,30 | 19,47 |
| Total | 15,09 | 37,56 | 20,82 |

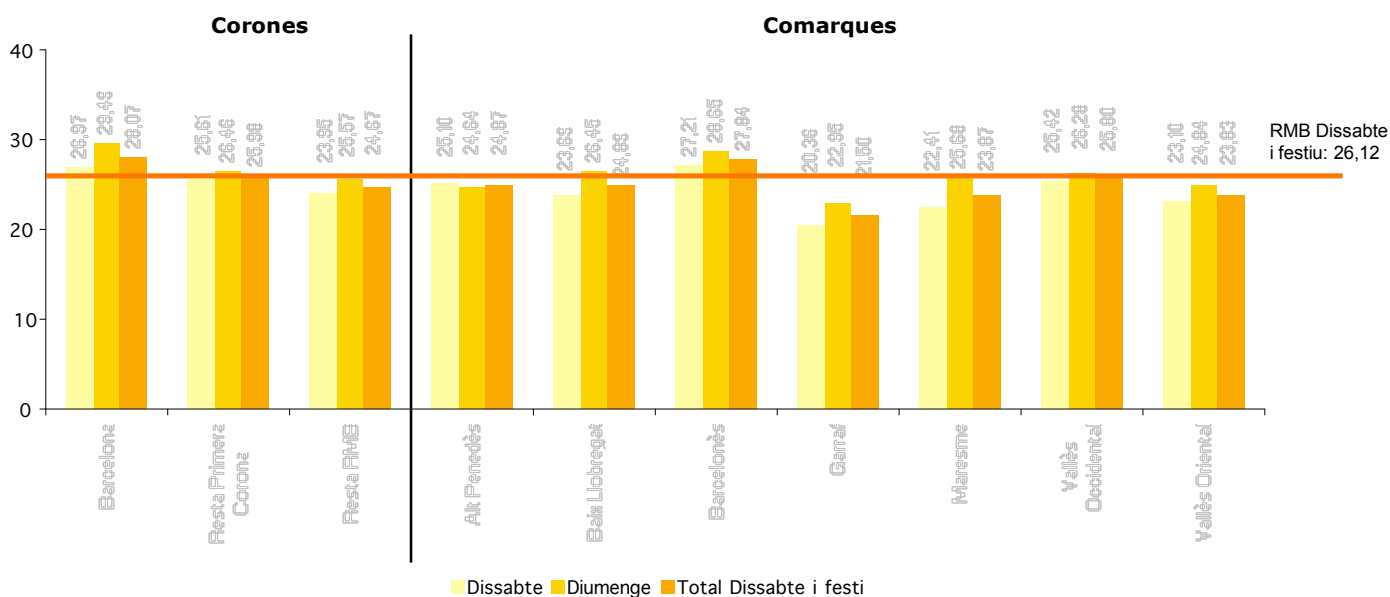
2.2 Durada mitjana dels desplaçaments en dissabte i festiu

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

La durada mitjana dels 11.095.768 desplaçaments realitzats en dissabte i festiu a la RMB és de 26,12 minuts: 25,36 minuts en dissabte i 27,08 minuts en diumenge i festiu. Aquesta durada suposa un augment respecte els dies feiners (21,33 minuts).

A Barcelona i al Barcelonès és on els desplaçaments presenten una major durada, que disminueix a mesura que ens allunyem d'aquests àmbits centrals. La comarca on la durada mitjana dels desplaçaments de dissabte i diumenge és menor és el Garraf.

Gràfic 53: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons àmbit de residència en dissabte i festiu



Igual que en dia feiner, la durada mitjana dels desplaçaments intramunicipals en dissabte i festiu és menor que la dels intermunicipals en tots els àmbits de la RMB, destacant especialment el cas de Barcelona, on la diferència entre ambdós tipus de recorreguts és més acusada que a la resta de territoris.

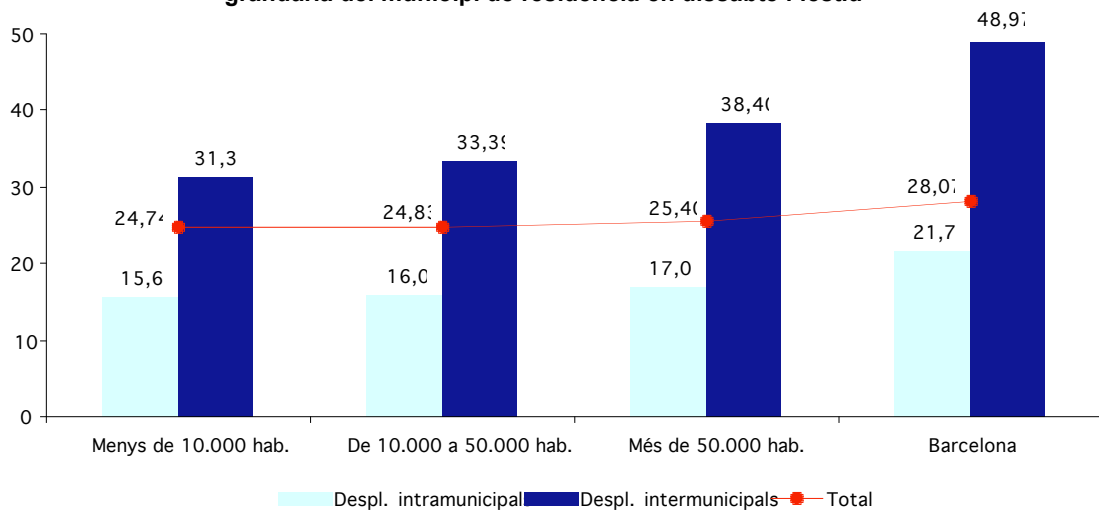
D'altra banda, destaca el fet que en tots els àmbits de la RMB la durada mitjana dels desplaçaments, independentment si es realitzen dintre del municipi o entre diferents municipis, és superior a la durada que presenten en dia feiner, excepte en el cas del Garraf, on la durada dels desplaçaments intermunicipals disminueix respecte un dia feiner.

Taula 5: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments intramunicipals i intermunicipals segons àmbit de residència en dissabte i festiu

| Àmbit territorial | Desplaçaments intramunicipals | Desplaçaments intermunicipals | Total |
|----------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Barcelona | 21,70 | 48,97 | 28,07 |
| Resta Primera Corona | 17,48 | 35,64 | 25,98 |
| Resta RMB | 16,14 | 35,44 | 24,67 |
| Alt Penedès | 14,10 | 36,07 | 24,87 |
| Baix Llobregat | 16,57 | 33,99 | 24,89 |
| Barcelonès | 21,06 | 43,96 | 27,84 |
| Garraf | 15,49 | 30,85 | 21,50 |
| Maresme | 14,90 | 36,43 | 23,87 |
| Vallès Occidental | 17,03 | 38,54 | 25,80 |
| Vallès Oriental | 15,85 | 31,11 | 23,83 |
| Total RMB | 18,70 | 38,29 | 26,12 |

La durada mitjana dels desplaçaments augmenta en relació a la grandària del municipi, sent Barcelona la ciutat que presenta una durada mitjana més elevada, tant en els desplaçaments interiors com en els de connexió (21,70 i 48,97 minuts respectivament).

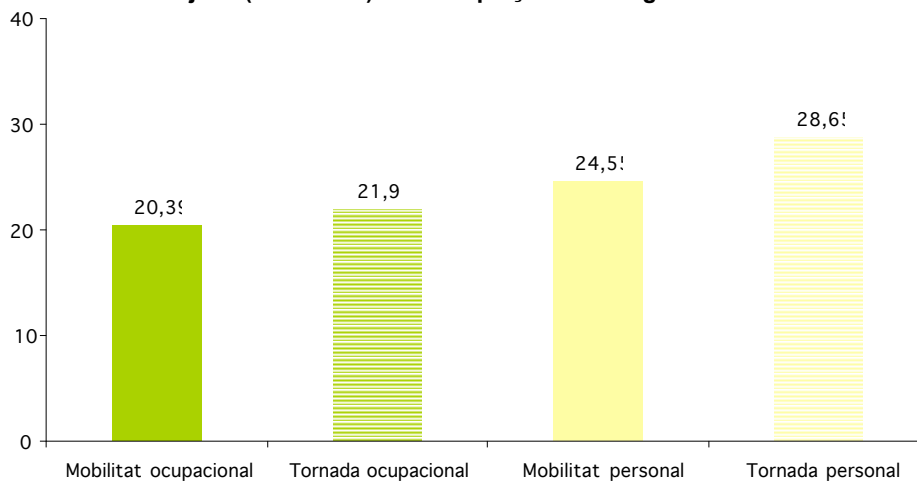
Taula 54: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments intramunicipals i intermunicipals segons grandària del municipi de residència en dissabte i festiu



2.2.1 Durada mitjana dels desplaçaments segons motiu en dissabte i festiu

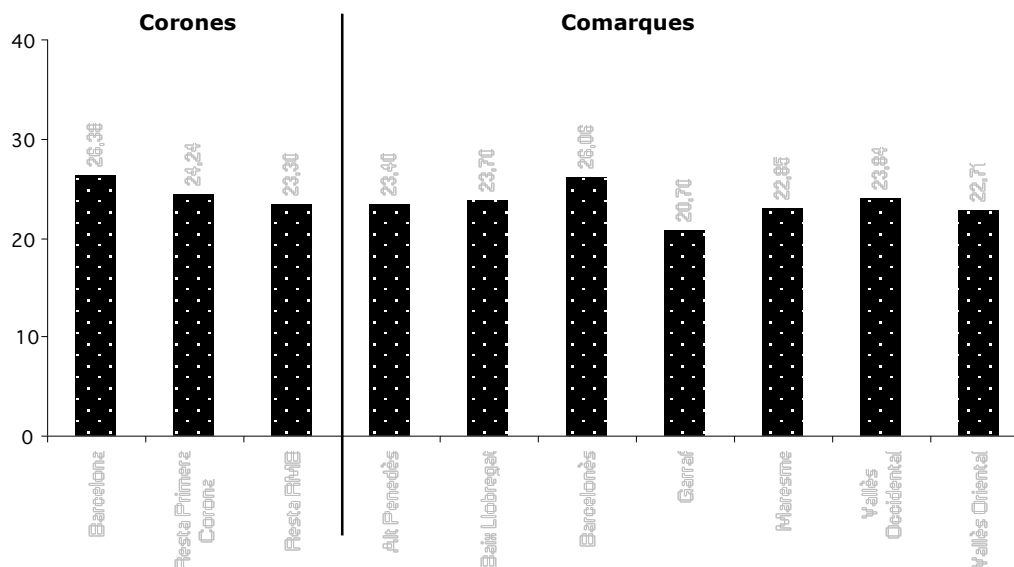
El pes de la mobilitat personal augmenta en dissabte i festiu respecte un dia feiner, tal com també ho fa la durada mitjana dels seus trajectes. Així, en dissabte i festiu la durada mitjana dels desplaçaments personals (24,55 minuts) és superior a la dels desplaçaments per motius ocupacionals (20,39 minuts).

Gràfic 55: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons motiu en dissabte i festiu



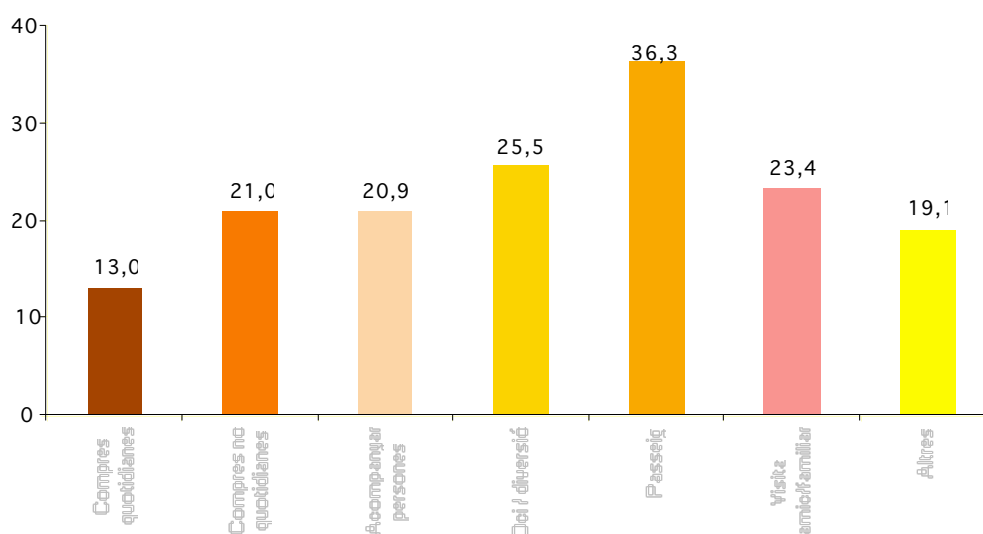
En introduir a l'anàlisi de la durada mitjana dels desplaçaments personals la variable territorial s'observa que per corones, Barcelona és on aquests desplaçaments tenen més durada (26,38 minuts), seguit per la resta de la Primera Corona (24,24 minuts) i per la resta de la RMB (23,30 minuts). Pel que fa a l'anàlisi per comarques, totes presenten valors entorn als 23 minuts, excepte el Barcelonès amb 26,06 minuts i el Garraf amb 20,70 minuts.

Gràfic 56: Durada mitjana (en minuts) de la mobilitat personal segons àmbit de residència en dissabte i festiu



Els desplaçaments personals amb una durada mitjana superior són els originats per passejar (36,34 minuts), mentre que els desplaçaments generats per les compres quotidianes són els de menor durada (13,04 minuts).

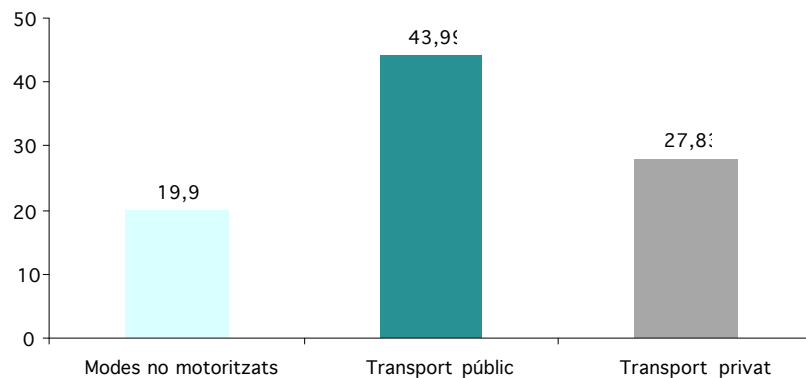
Gràfic 57: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons motiu personal en dissabte i festiu



2.2.2 Durada mitjana dels desplaçaments segons mode de transport en dissabte i festiu

L'augment de la durada mitjana dels desplaçaments en relació a un dia feiner afecta als tres modes de transport, tot i que els trajectes en transport privat i en transport públic presenten un major increment de temps mitjà que els no motoritzats.

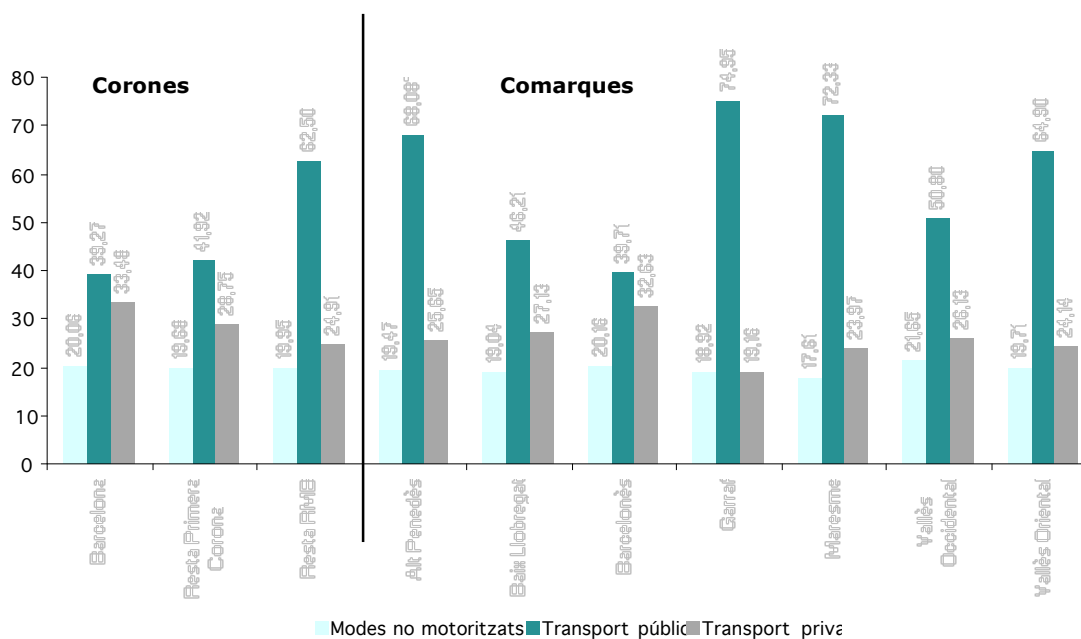
Gràfic 58: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mode de transport en dissabte i festiu



La tendència apuntada pel conjunt de la RMB, en relació a la durada mitjana dels desplaçaments en dissabte i festiu segons el mode de transport, es manté amb independència de l'àmbit territorial analitzat. Tanmateix, tant a l'anàlisi per corones com per comarques, s'observa com a mesura que ens allunyem de Barcelona i del Barcelonès la durada dels desplaçaments amb transport públic augmenta, passant dels 39,27 minuts a Barcelona, als 74,95 minuts de la comarca del Garraf.

Si bé en el cas del transport privat la variabilitat entre àmbits territorials es dona en menor mesura, s'observa una major durada mitjana dels desplaçaments en els àmbits centrals, que en els perifèrics. En relació als modes no motoritzats, la durada mitjana es situa al voltant dels 20 minuts en les diferents corones i comarques de la RMB.

Gràfic 59: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mode de transport i àmbit de residència en dissabte i festiu

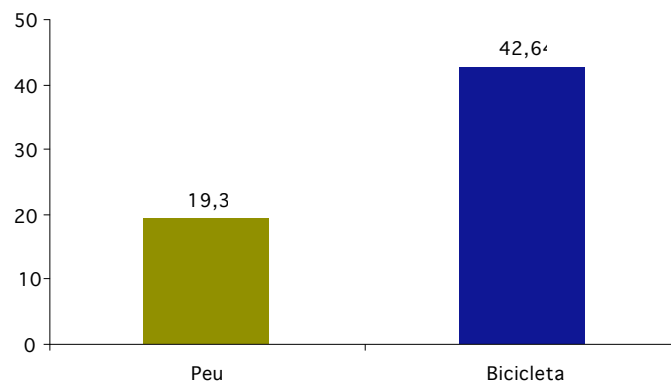


* Dades de caràcter orientatiu, ja que la submostra de transport públic a l'Alt Penedès en dissabte i festiu no supera el llindar de significació estadística, marcat en 50 casos

Durada mitjana dels desplaçaments en modes no motoritzats en dissabte i festiu

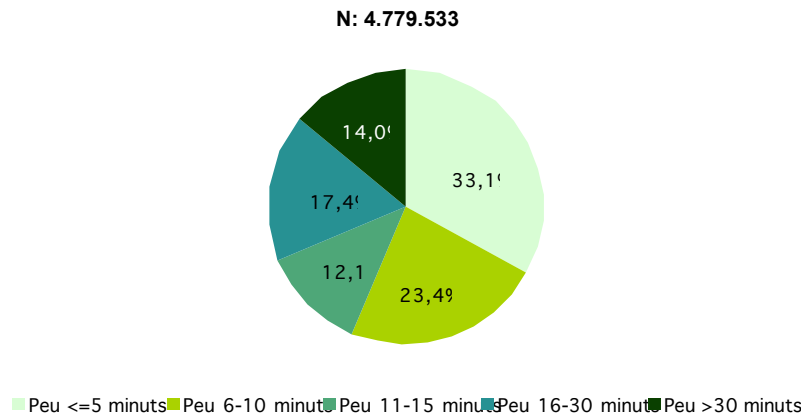
En dissabte i festiu, la durada mitjana dels desplaçaments realitzats en modes no motoritzats és de 19,92 minuts, fet que representa un augment de 4,83 minuts respecte un dia feiner. Els desplaçaments a peu tenen una durada mitjana de 19,31 minuts, mentre que la durada mitjana dels trajectes en bici és molt superior: 42,64 minuts. El caràcter lúdic que adopta aquest mitjà de transport en cap de setmana explica aquest augment.

Gràfic 60: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments en modes no motoritzats en dissabte i festiu



En dissabte i festiu la majoria dels desplaçaments a peu continuen tenint una durada mitjana inferior als 10 minuts (el 33,1% són inferiors a 5 minuts i el 23,4% són entre 6 i 10 minuts). Tot i així, s'observa un destacat augment dels desplaçaments a peu de llarga durada, com a conseqüència de la major mobilitat associada al lleure en aquests dies.

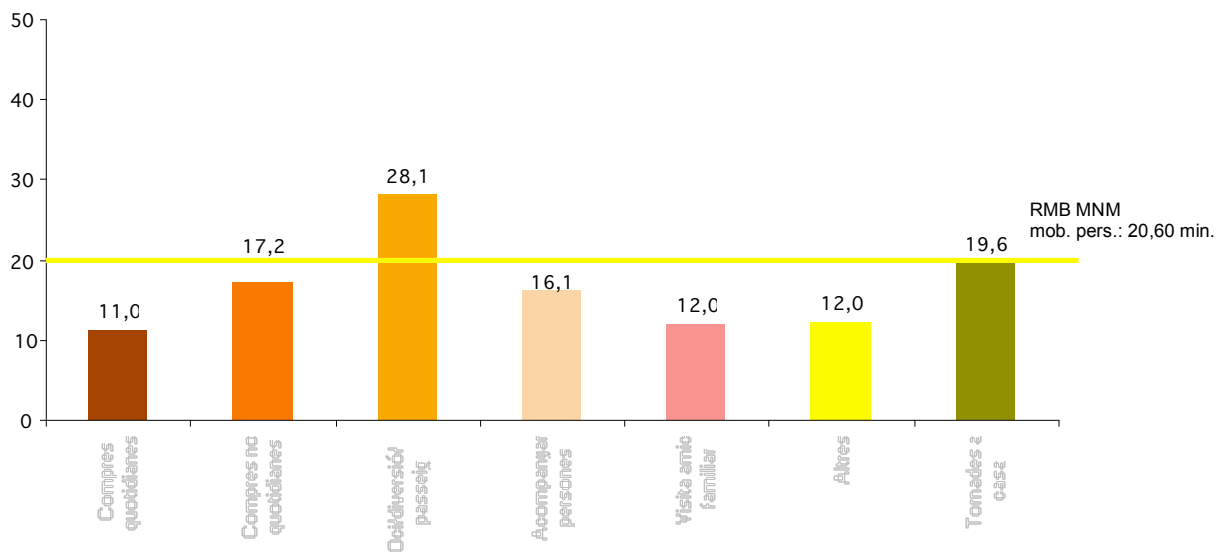
Gràfic 61: Distribució dels desplaçaments a peu segons intervals de temps en dissabte i festiu



Igual que en dia feiner, en dissabte i festiu els desplaçaments en modes no motoritzats per oci, diversió i passeig són els que tenen una major durada mitjana (28,15 minuts), mentre que els trajectes per compres quotidianes són els que tenen una menor durada mitjana (11,08 minuts).

Les durades mitjanes dels desplaçaments dels diferents motius en dissabte i festiu augmenten respecte un dia feiner, excepte en el cas dels desplaçaments per compres quotidianes i per visitar a amics i familiars que presenten una lleugera disminució.

Gràfic 62: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments en modes no motoritzats segons motiu del desplaçament en dissabte i festiu



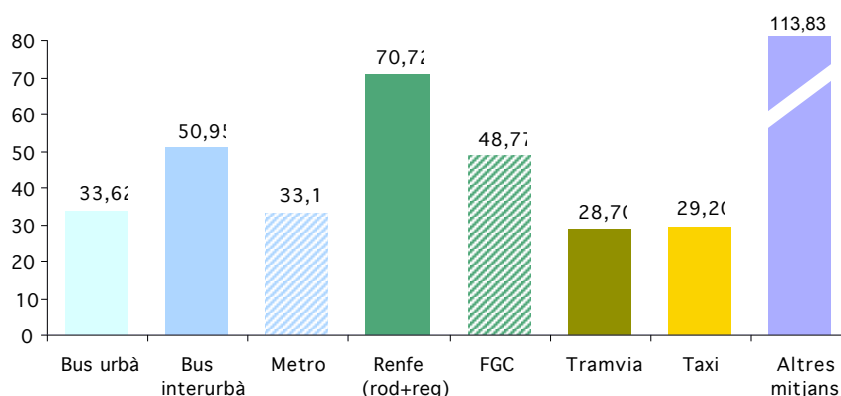
Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic en dissabte i festiu

La durada mitjana dels desplaçaments en transport públic augmenta en dissabte i festiu respecte un dia feiner, passant dels 37,56 minuts als 43,99 minuts.

En l'ús del transport públic, la durada mitjana dels desplaçaments varia considerablement en funció del mitjà escollit. Així, igual que en dia feiner, els mitjans de caràcter urbà tenen una durada menor: bus urbà (33,62 minuts), metro (33,11 minuts), taxi (29,20 minuts) i tramvia (28,70 minuts). Contràriament, els mitjans que cobreixen recorreguts de major distància, com Renfe (70,72 minuts), l'autobús interurbà (50,95 minuts) i els FGC (48,77 minuts) són els que presenten una durada més llarga.

L'elevada durada dels desplaçaments realitzats en altres mitjans de transport públic (113,83 minuts) es deu a la inclusió en aquesta categoria de desplaçaments en avió (140,01 minuts) i autocar (118,92 minuts), entre d'altres.

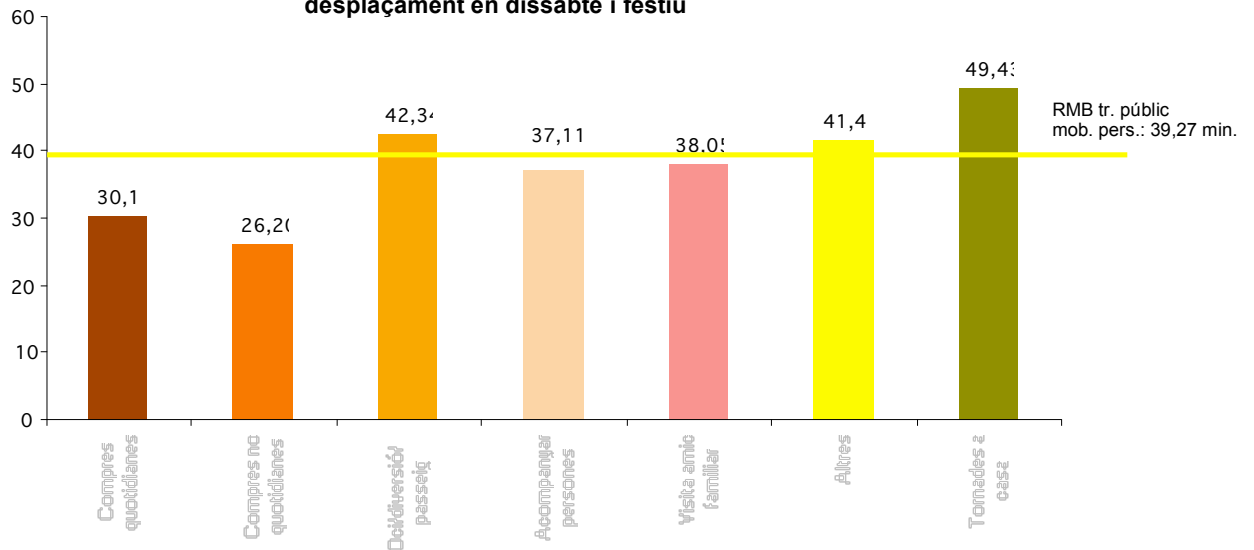
Gràfic 63: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mitjà de transport públic en dissabte i festiu



En dissabte i festiu els desplaçaments en transport públic que suposen una major durada per l'usuari són els motivats per tornar a casa (49,43 minuts), seguit dels trajectes per oci, diversió i passeig

(42,34 minuts). Contràriament, els desplaçaments en transport públic per realitzar compres, tant de caràcter quotidià com no quotidià, són els que empren menys temps: 30,17 minuts i 26,20 minuts, respectivament.

Gràfic 64: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments en transport públic segons motiu del desplaçament en dissabte i festiu



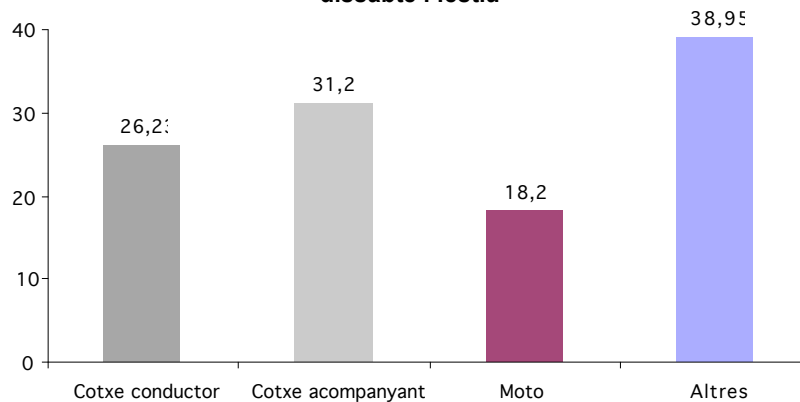
*Dada de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística marcat en 50 casos.

Durada mitjana dels desplaçaments en transport privat en dissabte i festiu

En dissabte i festiu, els desplaçaments en transport privat tenen una durada mitjana de 27,83 minuts, fet que representa un important augment respecte aquests desplaçaments en dia feiner (20,82 minuts).

Segons el mitjà de transport privat, igual que en dia feiner, els desplaçaments en moto són els de menor durada mitjana (18,23 minuts), mentre que els trajectes en cotxe com acompanyant són els de major durada (31,20 minuts). Aquesta situació s'explica per l'increment d'ús d'aquest mitjà de transport els dies no feiners, associat a la mobilitat de lleure i de caràcter més familiar.

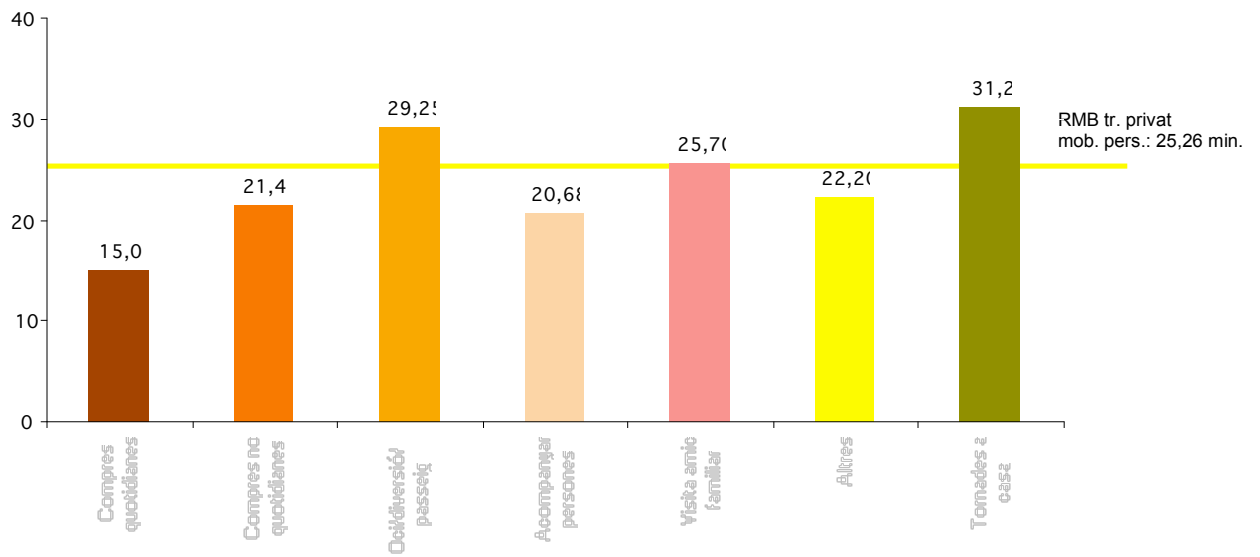
Gràfic 65: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments segons mitjà de transport privat en dissabte i festiu



*Dada de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística marcat en 50 casos.

Els desplaçaments en transport privat que suposen una durada mitjana més elevada pels residents a la RMB són els motivats per tornar a casa (31,21 minuts), seguit pels desplaçaments per oci, diversió i passeig (29,25 minuts). La durada dels desplaçaments en transport privat per compres quotidianes és la més baixa (15,05 minuts).

Gràfic 66: Durada mitjana (en minuts) dels desplaçaments en transport privat segons motiu del desplaçament en dissabte i festiu



2.2.3 Durada mitjana dels desplaçaments segons segments de població en dissabte i festiu

En introduir a l'anàlisi de la durada mitjana dels desplaçaments el comportament dels diferents segments de població s'observa com:

- Pel que fa al gènere, els homes realitzen més desplaçaments que les dones, alhora que són de major durada.
- En relació a l'edat, a mesura que aquesta augmenta la durada dels desplaçaments també és major. Aquesta premissa no es compleix en el grau de mobilitat, ja que el grup de major edat és el que presenta un menor grau de mobilitat.
- En relació a la situació laboral s'observa com jubilats i pensionistes són els que realitzen desplaçaments de major durada, mentre que són els que tenen un menor grau de mobilitat. Aturats i estudiants són els col·lectius que presenten una menor durada mitjana en els seus desplaçaments en dissabte i festiu.

Taula 6: Durada mitjana i promig de desplaçament per persona segons segment de població en dissabte i festiu

| Segments de població | Durada mitjana (en minuts) | Promig desplaçaments/persona |
|----------------------|----------------------------|------------------------------|
| Home | 26,93 | 2,53 |
| Dona | 25,24 | 2,26 |
| De 4 a 15 anys | 24,50 | 2,37 |
| De 16 a 29 anys | 25,09 | 2,73 |
| De 30 a 64 anys | 26,20 | 2,46 |
| De 65 i més anys | 28,99 | 1,82 |
| Escolar/Estudiant | 24,75 | 2,52 |
| Tasques de la llar | 25,60 | 2,09 |
| Jubilat/pensionista | 29,57 | 1,88 |
| Ocupat | 25,93 | 2,59 |
| Aturat | 24,14 | 2,32 |
| Total | 26,12 | 2,39 |

3. Temps dedicat a la mobilitat

En aquest capítol s'analitza el temps total dedicat a desplaçar-se de la població resident a la RMB; aquest és un indicador del grau de mobilitat de la població que relaciona el nombre de desplaçaments realitzats pels residents a la RMB i les hores dedicades a desplaçar-se.

La relació entre el nombre de desplaçaments i les hores dedicades a desplaçar-se es veu condicionada per determinats factors, entre els que destaca el mitjà de transport utilitzat.

Al llarg del capítol s'ha fet aquesta anàlisi a partir de la **ràtio temps/desplaçament (RTD)**: quocient entre el percentatge de temps dedicat a desplaçar-se i el percentatge de desplaçaments.

$$RTD = \left[\frac{\% \text{ temps dedicat a desplaçar-se}}{\% \text{ de desplaçaments}} \right]$$

RTD < 1 =
proporció temps
de desplaçament
inferior a la
proporció de
trajectes.

RTD > 1 =
proporció temps
de desplaçament
superior a la
proporció de
trajectes.

L'obtenció de valors per sota d'1 indica com el temps global dedicat al desplaçament és inferior al que correspondria si el nombre de desplaçaments i el temps es distribuïssin de forma homogènia. En contraposició, l'obtenció de valors per sobre d'1 indica que la proporció de temps invertit és superior a la proporció de desplaçaments.

L'anàlisi de la ràtio temps/desplaçament (RTD) al llarg del capítol s'ha fet tant en dia feiner com en dissabte i festiu, i en relació al motiu del desplaçament, el mode de transport i les pautes de mobilitat segons els segments de població: gènere, edat i situació laboral.

3.1 Temps dedicat a la mobilitat en dia feiner

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 Regió Metropolitana de Barcelona destina un total de 5,6 milions d'hores a desplaçar-se. Si es relaciona aquest temps total amb la població, el resultat és que cada resident a la RMB dedica més d'una hora al dia, 72,70 minuts, a aquesta activitat.

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. Per corones metropolitanes s'observa com a mesura que ens allunyem de l'àmbit central de Barcelona, el temps de desplaçament per persona disminueix. Així doncs, els residents a la ciutat de Barcelona són aquells que més temps empren per desplaçar-se de tota la RMB (77,62 minuts). Per comarques s'observa com, juntament amb el Barcelonès, el Garraf, el Maresme i el Baix Llobregat són les comarques amb un temps de desplaçament per persona més elevat, superior als 70 minuts al dia.

Taula 7: Temps total (en milers d'hores) i promig de temps per persona (en minuts) dedicat a desplaçaments segons l'àmbit de residència en dia feiner

| Àmbit territorial | Temps total (milers d'hores) | Població | Minuts/persona |
|----------------------------|------------------------------|------------------|----------------|
| Barcelona | 2.006 | 1.550.950 | 77,62 |
| Resta de la Primera Corona | 1.381 | 1.148.475 | 72,16 |
| Resta de la RMB | 2.229 | 1.935.997 | 69,09 |
| Alt Penedès | 103 | 91.977 | 67,01 |
| Baix Llobregat | 864 | 730.595 | 70,96 |
| Barcelonès | 2.732 | 2.147.962 | 76,31 |
| Garraf | 155 | 126.741 | 73,29 |
| Maresme | 464 | 390.201 | 71,27 |
| Vallès Occidental | 901 | 794.958 | 68,00 |
| Vallès Oriental | 399 | 352.988 | 67,78 |
| Total RMB | 5.617 | 4.635.422 | 72,70 |

3.1.1 Temps dedicat a la mobilitat segons motiu de desplaçament en dia feiner

La població resident a la RMB dedica un total de 2,6 milions d'hores a desplaçar-se per motius ocupacionals (1.435 milers d'hores d'anada i 1.214 milers d'hores de tornada). Pel que fa a la mobilitat personal, el temps destinat és major, gairebé 3 milions d'hores al dia.

Com es pot observar, la distribució del temps dedicat a la mobilitat en funció del motiu és molt similar a la distribució dels desplaçaments; fet que indica que aquells motius que generen més desplaçaments són els que ocupen major temps. Tanmateix, la ràtio temps/desplaçament (RTD) indica que es destina major temps en els desplaçaments per motius ocupacionals que en la mobilitat personal.

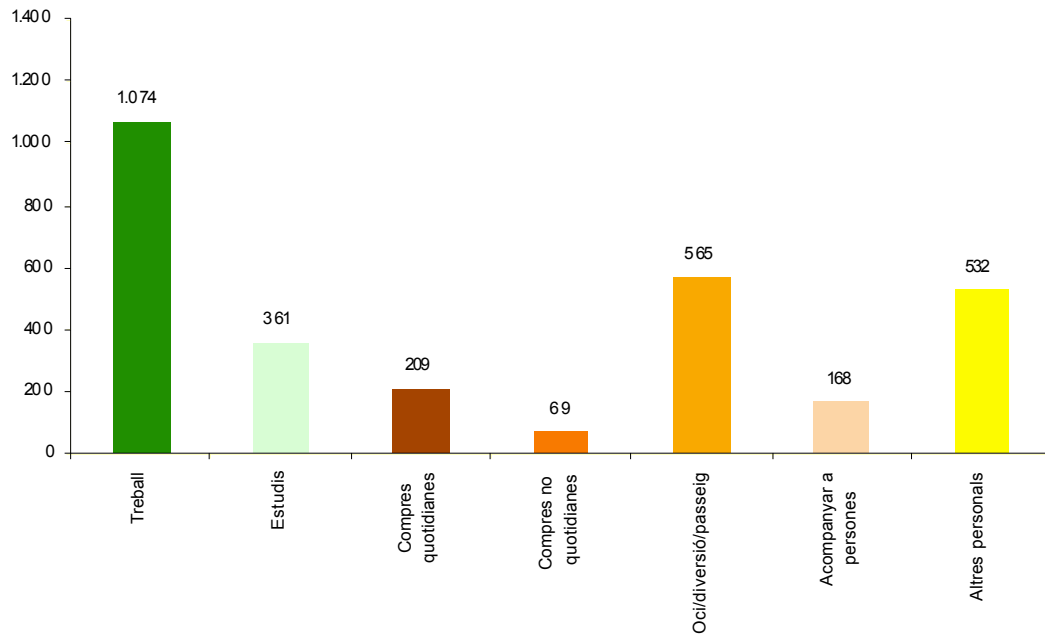
Taula 8: Ràtio temps/desplaçament segons motiu del desplaçament en dia feiner

| Motiu del desplaçament | Temps total (milers d'hores) | % | Total desplaçaments | % | RTD |
|------------------------|------------------------------|---------------|---------------------|---------------|-------------|
| Mobilitat ocupacional | 1.435 | 25,6% | 3.909.388 | 24,7% | 1,03 |
| Tornada ocupacional | 1.214 | 21,6% | 3.161.695 | 20,0% | 1,08 |
| Mobilitat personal | 1.543 | 27,5% | 4.770.445 | 30,2% | 0,91 |
| Tornada personal | 1.424 | 25,4% | 3.959.824 | 25,1% | 1,01 |
| Total | 5.617 | 100,0% | 15.801.351 | 100,0% | 1,00 |

Els desplaçaments per treball són els que presenten una dedicació temporal superior, amb més d'un milió d'hores en dia feiner. L'altre motiu amb un temps total important són els desplaçaments per oci, diversió i passeig, amb més de 500 milers d'hores dedicades a aquests trajectes.

L'elevat temps dedicat als desplaçaments per altres motius personals s'explica pels diversos motius que inclou aquesta categoria: visita amic i/o familiar, gestions personals, visita al metge/hospital, formació no reglada, menjar fora no d'oci i altres.

Gràfic 67: Temps total (en milers d'hores) segons motiu del desplaçament en dia feiner



3.1.2 Temps dedicat a la mobilitat segons mode de transport en dia feiner

L'anàlisi del temps dedicat a moure's en dia feiner amb cadascun dels tres grans modes de transport (modes no motoritzats, transport públic i transport privat) mostra com el mode de transport en que els residents a la RMB hi destinen un major nombre d'hores és el transport privat (1,96 milions d'hores), seguit del transport públic (1,84 milions d'hores) i per últim dels modes no motoritzats (1,81 milions d'hores).

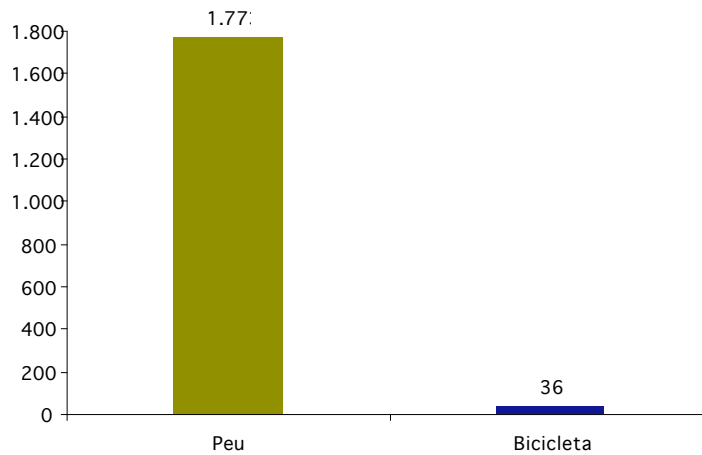
La distribució del temps de desplaçament segons el mode de transport no s'ajusta a la distribució dels desplaçaments, ja que la durada mitjana associada a cada mode condiona el temps total. Així, la ràtio temps/desplaçament (RTD) en els trajectes en modes no motoritzats mostra com el temps invertit és inferior a la proporció de desplaçaments efectuats (RTD 0,71). Per contra, en el cas del transport públic, la proporció de temps invertit és molt superior a la proporció d'ús, amb una RTD d'1,76. Pel que fa al transport privat, la proporció d'ús i el temps total dedicat a aquests desplaçaments presenten uns valors similars (RTD 0,98).

Taula 9: Ràtio temps/desplaçament segons mode de transport en dia feiner

| Mode de transport | Temps total (milers d'hores) | % | Total desplaçaments | % | RTD |
|----------------------|---------------------------------|---------------|------------------------|---------------|-------------|
| Modes no motoritzats | 1.809 | 32,2% | 7.193.932 | 45,5% | 0,71 |
| Transport públic | 1.842 | 32,8% | 2.943.167 | 18,6% | 1,76 |
| Transport privat | 1.965 | 35,0% | 5.664.252 | 35,8% | 0,98 |
| Total | 5.617 | 100,0% | 15.801.351 | 100,0% | 1,00 |

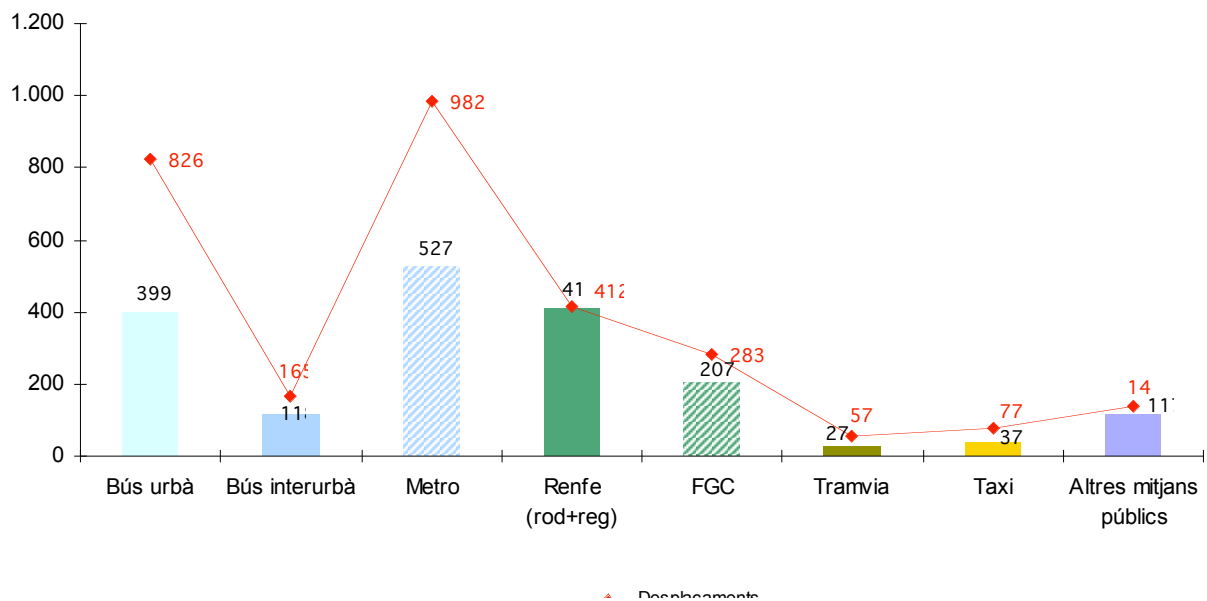
L'anàlisi del temps total dedicat a desplaçar-se segons els diferents mitjans de transport de forma desagregada mostra com, en els modes no motoritzats els desplaçaments a peu són als que es destina un nombre d'hores major, 1,7 milions en dia feiner. Pel que fa a la bicicleta les hores dedicades són 36 milers. Cal tenir en compte que el nombre de desplaçaments a peu és molt superior al nombre de desplaçaments fets en bicicleta (7.064 milers i 130 milers, respectivament).

Gràfic 68: Temps total (en milers d'hores) en els desplaçaments en modes no motoritzats en dia feiner



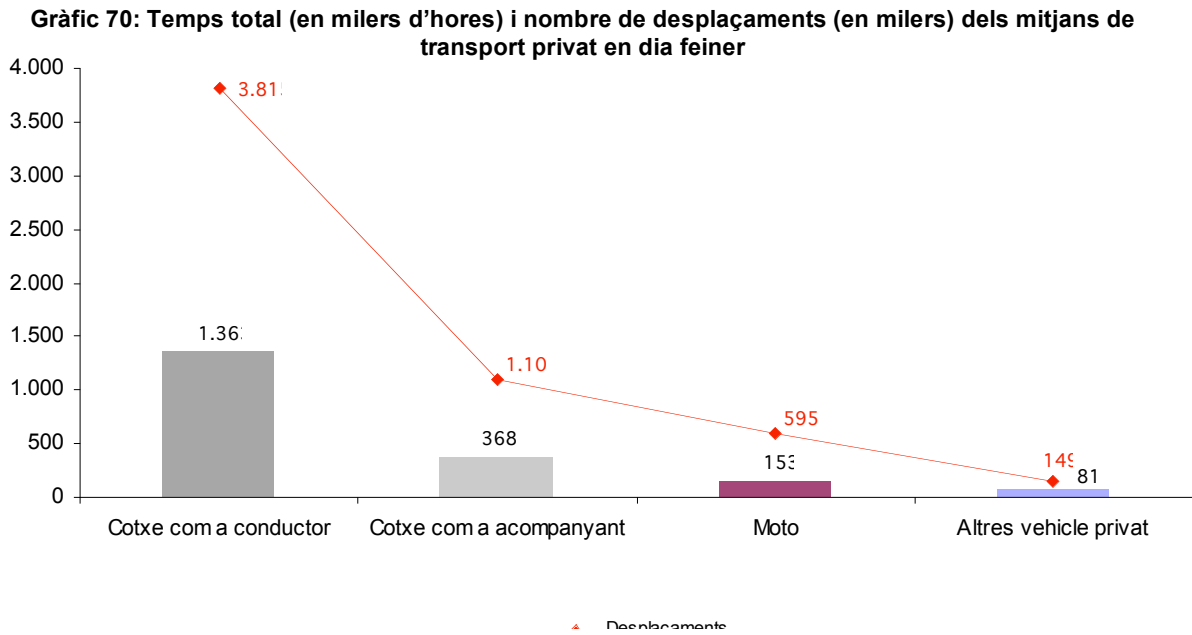
En relació al transport públic, el metro, Renfe (rodalies i regionals) i l'autobús urbà són els que presenten una dedicació temporal més elevada: en total, els residents a la RMB dediquen 526 milers d'hores al dia en els desplaçaments en metro, 410 milers d'hores en els trajectes en Renfe i 399 milers d'hores en els desplaçaments en autobús urbà. Cal tenir present que el metro i l'autobús urbà són els mitjans de transport públics més utilitzats (982 i 826 milers de desplaçaments al dia respectivament). En el cas de Renfe, la major durada dels desplaçaments fa que amb un nivell d'ús molt inferior (412 milers de desplaçaments al dia) en total s'hi dediqui un major nombre d'hores que a l'autobús urbà.

Gràfic 69: Temps total (en milers d'hores) i nombre de desplaçaments (en milers) dels mitjans de transport públic en dia feiner



En el transport privat, els desplaçaments en cotxe com a conductor són en els que el conjunt de residents a la RMB inverteixen un major

nombre d'hores en dia feiner (1,3 milions d'hores), molt per sobre de la resta de mitjans privats. Alhora el cotxe és també el mitjà de transport amb el que es fan més desplaçaments.



3.1.3 Temps dedicat a la mobilitat segons segments de població en dia feiner

L'anàlisi del temps total de la mobilitat en dia feiner segons els segments de població s'ha realitzat en base a la mobilitat total, sense analitzar els desplaçaments segons motiu i mode de transport.

El temps dedicat a la mobilitat segons gènere mostra com la dedicació temporal dels homes (2.884 milers d'hores) és superior que la de les dones (2.733 milers d'hores), per contra, aquestes fan una major proporció de desplaçaments al dia (51,0% respecte el 49,0% dels homes). Aquesta situació confirma, un cop més, com les dones fan més desplaçaments, de més curta durada i més propers a l'àmbit de residència, mentre que la mobilitat dels homes respon a trajectes de major durada mitjana, per tant, de més distància.

Quant a l'edat, la població de 30 a 64 anys és la que dedica més temps a desplaçar-se, 3.101 milers d'hores (un 55,2% del temps total en dia feiner), seguit pel grup d'edat de 16 a 29 anys, que dediquen 1.257 milers d'hores (el 22,4% del temps total).

Els grups d'edat situats als extrems de la piràmide d'edat presenten escenaris antagònics en la seva relació entre la proporció d'hores dedicades a desplaçar-se i la proporció de desplaçaments efectuats. Així, la població de 4 a 15 anys presenta un temps de desplaçament molt menor a la proporció de desplaçaments que fan, amb un valor de la ràtio temps/desplaçament (RTD) de 0,61. El fet que la majoria d'aquests trajectes siguin per accedir a l'escola i es facin majoritàriament en modes no motoritzats, fa que les durades mitjanes siguin molt curtes, i per tant, que es produeixi aquest desajust.

La població de 65 anys i més presenta una RTD d'1,18, per tant, la proporció de temps invertit és superior a la proporció de trajectes. El fet que la mobilitat personal, no subjecte a horaris fixos, sigui majoritària entre aquest col·lectiu, fa que la durada mitjana dels seus desplaçaments sigui elevada, fet que explica el valor de la RTD.

Més de la meitat del total de temps dedicat a desplaçar-se per la població de la RMB en dia feiner és efectuat pel col·lectiu d'ocupats

(2.943 milers d'hores, el 52,4% del temps total), seguit amb menor proporció pel temps que destinen els jubilats i pensionistes i els escolars i estudiants, amb valors propers al milió d'hores, el 20% del temps total.

Els escolars i estudiants, juntament amb les persones dedicades a les tasques de la llar, presenten un temps de desplaçament inferior a la proporció de desplaçaments que efectuen (RTD 0,84 i 0,85, respectivament), contràriament al que succeeix entre els jubilats i pensionistes, on el valor de la RTD és d'1,19.

Taula 10: Ràtio temps/desplaçament segons segments de població en dia feiner

| Segments de població | Temps total (milers d'hores) | % | Total desplaçaments | % | Ràtio |
|----------------------|------------------------------|---------------|---------------------|---------------|-------------|
| Home | 2.884 | 51,3% | 7.739.422 | 49,0% | 1,05 |
| Dona | 2.733 | 48,7% | 8.061.929 | 51,0% | 0,95 |
| De 4 a 15 anys | 407 | 7,2% | 1.876.278 | 11,9% | 0,61 |
| De 16 a 29 anys | 1.257 | 22,4% | 3.299.469 | 20,9% | 1,07 |
| De 30 a 64 anys | 3.101 | 55,2% | 8.594.057 | 54,4% | 1,01 |
| De 65 i més anys | 852 | 15,2% | 2.031.547 | 12,9% | 1,18 |
| Escolar/Estudiant | 1.007 | 17,9% | 3.387.293 | 21,4% | 0,84 |
| Tasques de la llar | 357 | 6,4% | 1.186.660 | 7,5% | 0,85 |
| Jubilat/Pensionista | 1.040 | 18,5% | 2.458.437 | 15,6% | 1,19 |
| Ocupat | 2.943 | 52,4% | 7.938.662 | 50,2% | 1,04 |
| Aturat | 268 | 4,8% | 828.153 | 5,2% | 0,91 |
| Total | 5.617 | 100,0% | 15.801.351 | 100,0% | 1,00 |

* En la suma del total de desplaçaments segons situació laboral, no s'inclouen els individus que han respost NS/NC en aquesta pregunta.

3.2 Temps dedicat a la mobilitat en dissabte i festiu

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

La població resident a la Regió Metropolitana de Barcelona destina un total de 4,8 milions d'hores a desplaçar-se en dissabte i festiu. Si es relaciona aquest temps total amb la població, el resultat és que cada resident a la RMB dedica més d'una hora al dia, 62,52 minuts, a aquesta activitat.

Les dades de dissabte i festiu mostren una disminució del temps total de 0,8 milions d'hores, i del promig de temps de 10,18 minuts per persona, respecte un dia feiner.

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:

- Per corones, s'observa com a mesura que ens allunyem de l'àmbit central de Barcelona, el temps de desplaçament per persona disminueix. Així doncs, els residents a la ciutat de Barcelona són aquells que més temps empren per desplaçar-se de tota la RMB (67,25 minuts).
- L'anàlisi per comarques mostra com el Barcelonès és la comarca amb un temps de desplaçament per persona més elevat (65,52 minuts), seguit, amb valors superiors als 60 minuts per persona, per les comarques del Vallès Occidental i del Maresme.

Taula 11: Temps total (en milers d'hores) i promig de temps per persona (en minuts) dedicat a desplaçaments segons l'àmbit de residència en dissabte i festiu

| Àmbit territorial | Temps total (milers d'hores) | Població | Minuts/persona |
|----------------------------|------------------------------|------------------|----------------|
| Barcelona | 1.738 | 1.550.950 | 67,25 |
| Resta de la Primera Corona | 1.142 | 1.148.475 | 59,68 |
| Resta de la RMB | 1.949 | 1.935.997 | 60,41 |
| Alt Penedès | 89 | 91.977 | 58,35 |
| Baix Llobregat | 710 | 730.595 | 58,34 |
| Barcelonès | 2.345 | 2.147.962 | 65,52 |
| Garraf | 118 | 126.741 | 55,71 |
| Maresme | 394 | 390.201 | 60,63 |
| Vallès Occidental | 830 | 794.958 | 62,62 |
| Vallès Oriental | 343 | 352.988 | 58,30 |
| Total RMB | 4.830 | 4.635.422 | 62,52 |

3.2.1 Temps dedicat a la mobilitat segons motiu de desplaçament en dissabte i festiu

L'anàlisi del temps que s'inverteix en els desplaçaments en dissabte i festiu segons el seu motiu mostra com la mobilitat per motius personals i la corresponent tornada a casa ocupa 4,6 milions d'hores diàries del temps dels residents a la RMB, més del 90% del total de temps dedicat a la mobilitat en cap de setmana.

Cal destacar en relació als dies feiners l'augment del temps en la mobilitat personal i la important disminució de la dedicació temporal a la mobilitat ocupacional.

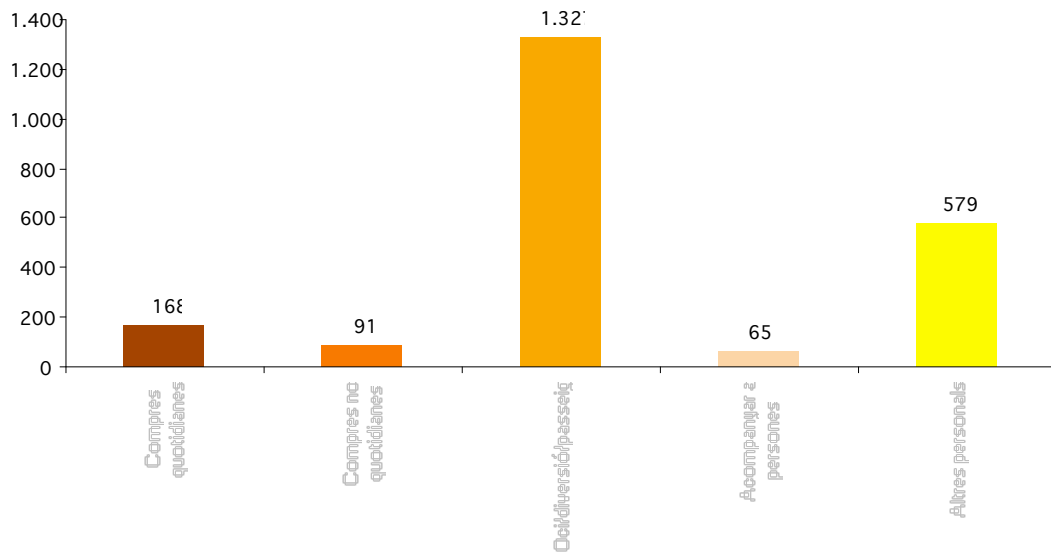
Taula 12: Ràtio temps/desplaçament segons motiu del desplaçament en dissabte i festiu

| Motiu del desplaçament | Temps total (milers d'hores) | % | Total desplaçaments | % | RTD |
|------------------------|---------------------------------|---------------|------------------------|---------------|-------------|
| Mobilitat ocupacional | 139 | 2,9% | 410.352 | 3,7% | 0,78 |
| Tornada ocupacional | 128 | 2,6% | 349.739 | 3,2% | 0,84 |
| Mobilitat personal | 2.230 | 46,2% | 5.450.814 | 49,1% | 0,94 |
| Tornada personal | 2.333 | 48,3% | 4.884.863 | 44,0% | 1,10 |
| Total | 4.830 | 100,0% | 11.095.768 | 100,0% | 1,00 |

En dissabte i festiu, l'anàlisi desagregada del temps total segons els motius s'ha fet només per la mobilitat personal, degut a la poca importància de la mobilitat per treball i estudis en aquests dies.

El gràfic següent mostra com la major dedicació temporal en dissabte i festiu és pels desplaçaments d'oci, diversió i passeig, amb més d'1,3 milions d'hores. Cal destacar l'important augment de la mobilitat per aquests motius en relació als dies feiners.

Gràfic 71: Temps total (en milers d'hores) segons motiu del desplaçament en dissabte i festiu



3.2.2 Temps dedicat a la mobilitat segons mode de transport en dissabte i festiu

En dissabte i festiu l'anàlisi del temps dedicat als desplaçaments segons el mode de transport mostra com:

- En total, els residents a la RMB inverteixen 2,3 milions d'hores a desplaçar-se amb modes de transport privats (el 47,6% del total de temps dedicat a la mobilitat).
- El temps total dedicat a desplaçar-se amb modes no motoritzats és d'1,6 milions d'hores (el 33,7% del total de temps dedicat a la mobilitat).
- Els desplaçaments en transport públic són els que impliquen un menor temps total: 899 milers d'hores (un 18,6 % del total)

Tal com succeeix en dia feiner, la proporció del temps total de desplaçament segons el mode de transport varia significativament de la distribució dels desplaçaments, ja que la durada mitjana associada a cada mode condiona el temps total. Així doncs, la ràtio temps/desplaçament (RTD) en els trajectes en modes no motoritzats mostra una menor dedicació temporal en relació als trajectes fets (RTD 0,76), pel que fa al transport públic la situació és contrària, per tant, es dedica més temps al que correspondria pels desplaçaments fets (RTD 1,68). En el cas del transport privat es produeix aquesta mateixa situació, si bé en aquest cas hi ha un major ajust entre ambdues proporcions (RTD 1,07).

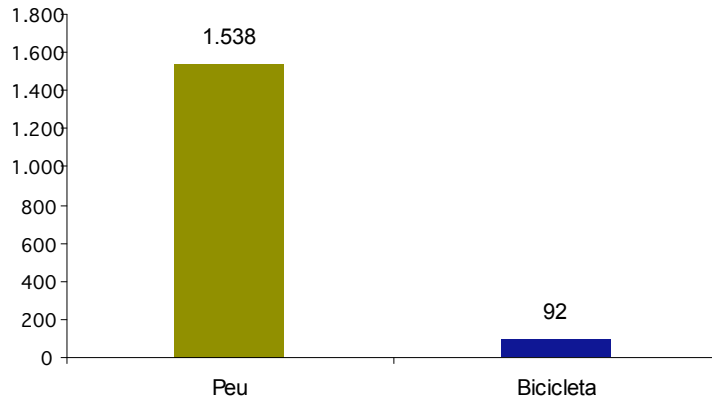
Taula 13: Ràtio temps/desplaçament segons mode de transport en dissabte i festiu

| Mode de transport | Temps total (milers d'hores) | % | Total desplaçaments | % | RTD |
|----------------------|---------------------------------|---------------|------------------------|---------------|-------------|
| Modes no motoritzats | 1.630 | 33,7% | 4.908.770 | 44,2% | 0,76 |
| Transport públic | 899 | 18,6% | 1.226.292 | 11,1% | 1,68 |
| Transport privat | 2.301 | 47,6% | 4.960.706 | 44,7% | 1,07 |
| Total | 4.830 | 100,0% | 11.095.768 | 100,0% | 1,00 |

En dissabte i festiu el temps total dedicat a desplaçar-se segons el mitjà de transport mostra com els desplaçaments a peu són als que

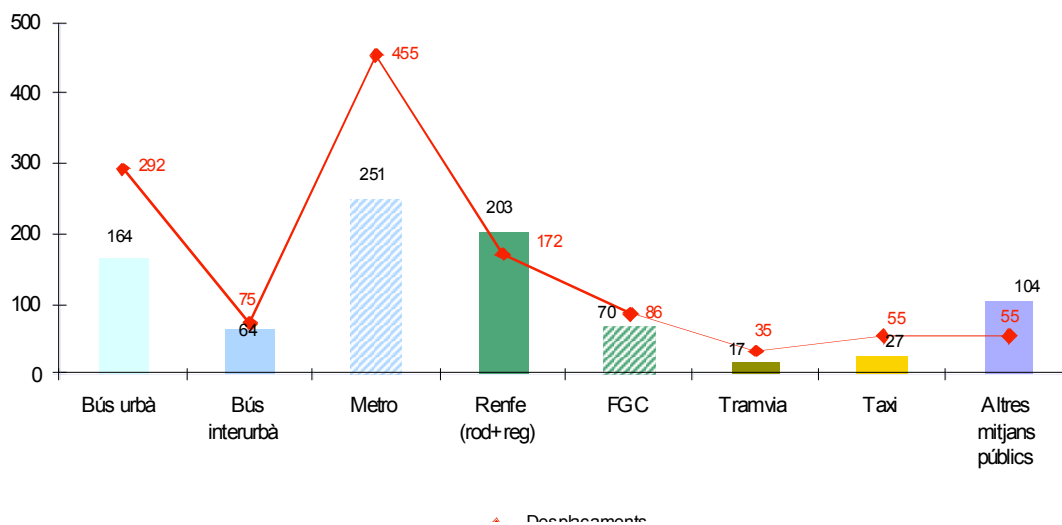
es destina més temps, 1,5 milions d'hores. Tot i aquesta importància cal destacar l'augment del temps dedicat als trajectes en bicicleta, en relació als dies feiners, degut al major ús d'aquest mitjà en aquests dies per motius de lleure.

Gràfic 72: Temps total (en milers d'hores) en els desplaçaments en modes no motoritzats en dissabte i festiu



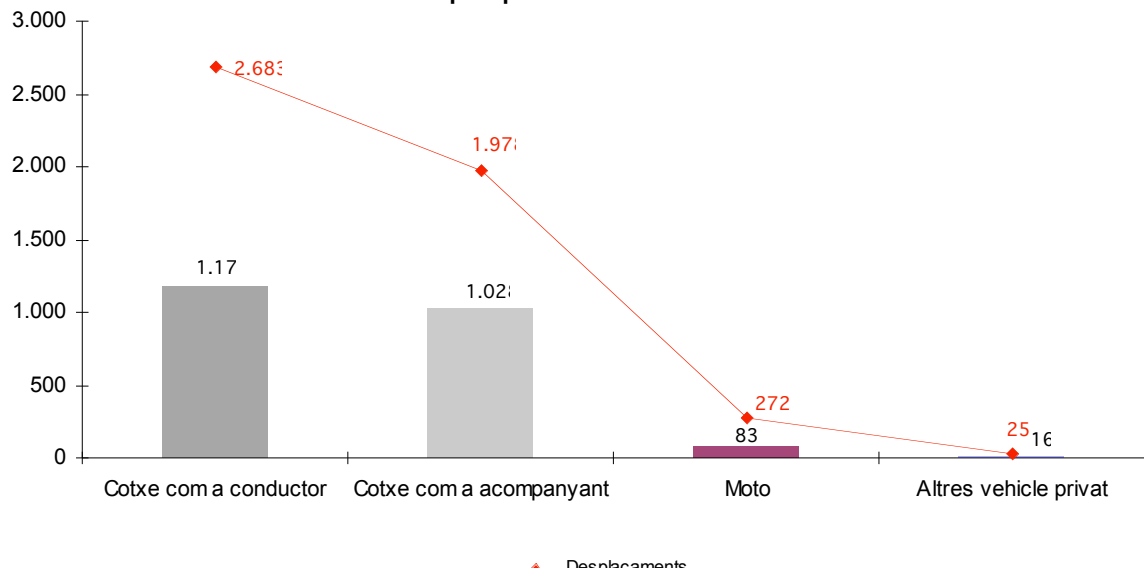
En relació al transport públic, igual que en dia feiner, els trajectes en metro, Renfe (rodalies i regionals) i autobús urbà són els que presenten una dedicació temporal més elevada. Aquests són també els mitjans amb els que es fa un major nombre de desplaçaments. Cal destacar en el cas de Renfe i dels altres mitjans de transport públic com el nombre d'hores dedicades a aquests trajectes és superior als desplaçaments fets, per tant, les durades dels desplaçaments amb aquests mitjans són força elevades.

Gràfic 73: Temps total (en milers d'hores) i nombre de desplaçaments (en milers) dels mitjans de transport públic en dissabte i festiu



En els mitjans de transport privat els desplaçaments en cotxe com a conductor són els que s'hi dedica més temps (1,1 milions d'hores). Tot i això, destaca l'augment de temps dedicat als desplaçaments en cotxe com acompanyant en relació a un dia feiner (de més de 660 milers d'hores), degut al fort increment del seu ús, relacionat amb el caràcter més familiar de la mobilitat en dies festius.

Gràfic 74: Temps total (en milers d'hores) i nombre de desplaçaments (en milers) dels mitjans de transport privat en dissabte i festiu



3.2.3 Temps dedicat a la mobilitat segons segments de població en dissabte i festiu

Igual que en dia feiner, l'anàlisi del temps total de la mobilitat en dissabte i festiu segons els segments de població s'ha realitzat en base a la mobilitat total, sense analitzar els desplaçaments segons motiu i mode de transport.

En general, el comportament de la població en dissabte i festiu no difereix molt de les pautes temporals de mobilitat en dia feiner. Així doncs, es pot observar com:

- Segons gènere, en dissabte i festiu, igual que en dia feiner, els homes presenten una major dedicació temporal a la mobilitat que les dones: 2.588 milers d'hores, respecte 2.242 milers d'hores.
- El grup d'edat de 30 a 64 anys és el que presenta una major dedicació temporal a la mobilitat (2.598 milers d'hores), alhora que són també els que fan una proporció de desplaçaments més elevada. La ràtio temps/desplaçament (RTD) mostra diferències en el cas dels dos grups d'edat extrems, igual que en dia feiner, així doncs, la població més joves dedica menys temps en relació als trajectes fets; mentre que en el cas de la població major de 64 anys, la situació és la inversa.
- Segons la situació laboral de la població s'observa com més de la meitat del temps total dedicat a la mobilitat l'efectua la població ocupada (52,3%), igualment són també els que fan un major nombre de desplaçaments. Els aturats són el col·lectiu amb una proporció de temps menor als desplaçaments efectuats (RTD 0,92); per contra, els jubilats i pensionistes són els que dediquen més temps en desplaçar-se en relació als trajectes que efectuen (RTD 1,13).

Taula 14: Ràtio temps/desplaçament segons segments de població en dissabte i festiu

| Segments de població | Temps total (milers d'hores) | % | Total desplaçaments | % | RTD |
|----------------------|------------------------------|---------------|---------------------|---------------|-------------|
| Home | 2.588 | 53,6% | 5.764.787 | 52,0% | 1,03 |
| Dona | 2.242 | 46,4% | 5.330.981 | 48,0% | 0,97 |
| De 4 a 15 anys | 502 | 10,4% | 1.228.990 | 11,1% | 0,94 |
| De 16 a 29 anys | 1.046 | 21,7% | 2.501.270 | 22,5% | 0,96 |
| De 30 a 64 anys | 2.598 | 53,8% | 5.948.734 | 53,6% | 1,00 |
| De 65 i més anys | 685 | 14,2% | 1.416.775 | 12,8% | 1,11 |
| Escolar/Estudiant | 982 | 20,3% | 2.379.927 | 21,5% | 0,95 |
| Tasques de la llar | 285 | 5,9% | 667.428 | 6,0% | 0,98 |
| Jubilat/Pensionista | 829 | 17,2% | 1.681.577 | 15,2% | 1,13 |
| Ocupat | 2.527 | 52,3% | 5.847.133 | 52,7% | 0,99 |
| Aturat | 207 | 4,3% | 513.467 | 4,6% | 0,92 |
| Total | 4.830 | 100,0% | 11.095.768 | 100,0% | 1,00 |

* En la suma del total de desplaçaments segons situació laboral, no s'inclouen els individus que han respost NS/NC en aquesta pregunta.



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 a 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), 45.184 individus a la Regió Metropolitana de Barcelona (10.251 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: $\pm 0,47\%$ en dia feiner i $\pm 0,99\%$ en cap de setmana.

| Àmbit territorial | Entrevistes | Error relatiu |
|---|----------------|--------------------------------|
| Regió Metropolitana de Barcelona | 45.184 | $\pm 0,47\%$ |
| 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 | $\pm 1,16\%$ |
| Total Catalunya | 106.091 | $\pm 0,31\%$ |

| Corones RMB | Entrevistes | Error relatiu |
|----------------------|--------------------|--------------------------------|
| Barcelona | 11.303 | $\pm 0,94\%$ |
| Resta Primera Corona | 14.102 | $\pm 0,84\%$ |
| Resta RMB | 19.779 | $\pm 0,71\%$ |
| Comarques RMB | Entrevistes | Error relatiu |
| Alt Penedès | 1.191 | $\pm 2,90\%$ |
| Baix Llobregat | 9.791 | $\pm 1,01\%$ |
| Barcelonès | 16.718 | $\pm 0,77\%$ |
| Garraf | 2.442 | $\pm 2,02\%$ |
| Maresme | 4.465 | $\pm 1,50\%$ |
| Vallès Occidental | 6.767 | $\pm 1,22\%$ |
| Vallès Oriental | 3.810 | $\pm 1,62\%$ |
| Total RMB | 45.184 | $\pm 0,47\%$ |

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 i Martí Rovira.

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 | 5 Cotxe (particular) |
| 2 Treballa al propi domicili | 6 Cotxe (empresa) |
| 3 Vacances o dia de festa | 7 Furgó/camió (particular) |
| 4 No surt habitualment | 8 Furgó/camió (empresa) |
| 5 No vol contestar | 9 Ns/Nc |
| 9 Altres: _____ | |

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

1 Sí (Passa a P4, qualificació "profesional 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 _____ *Indicar els desplaçaments segons comarca*
 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 públic 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 | 5 Tramvia | 2c títols trimestrals (T-Trimestre, T-Jove) | 5 Àrea verda |
| 6 Compres | 6 FGC | 2d altres títols integrats | 6 Aparcament d'intercanvi |
| 7 Compres | 7 Renfe rodalies | 3 Títol multiviatge d'un operador | 7 Aparcament només permès en nocturn o |
| 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 Apat, no d'oci | 12 Cotxe conductor | 4 Títols socials (jubils, famlies nombroses...) | |
| 13 Activitats esportives | 13 Cotxe acompanyant | 5 Altres títols (títols turístics...) | |
| 14 Activitats culturals | 14 Moto conductor | 6 NS/NC | |
| 15 Altres activitats d'oci | 15 Moto acompanyant | | |
| 16 Passeig | 16 Bicicleta | | |
| 17 Tornada a segona residència | 17 Furgoneta / | | |
| 18 Tornada hotel | 18 Furgó 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 professional 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 _____ |

P20. Quin ús fa dels mitjans de transport?

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

- 1 A peu
- 2 Autobus urbà
- 3 Autobús interurbà
- 4 Metro
- 5 Tramvia
- 6 Renfe Rodalies
- 7 FGC
- 8 Tren regional / llarg recorregut
- 9 Taxi
- 10 Cotxe conductor
- 11 Moto conductor
- 12 Bicicleta

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

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 | |

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

- 1. Vehicle privat
- 2. Transport públic
- 3. Els usa igualment
- 4. No els usa

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 _____ |

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)

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

P15. Nivell d'estudis acabats

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| 1 Sense estudis | 3 Estudis secundaris acabats |
| 2 Estudis primaris acabats | 4 Estudis universitaris acabats |
| | 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. Bicicleta | 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)

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

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

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

P25. Quant acostuma a gastar mensualment?

- 1 Transport públic (si usa algun transport públic)
- 2 Taxi *(si usa taxi)*
- 3 Benzina o gasoil *(si usa vehicle privat conductor)*
- 4 Aparcament fix prop de casa *(si usa vehicle privat a conductor)*
- 5 Aparcaments diversos lluny de casa *(si usa vehicle privat conductor)*
- 6 Peatges *(si usa vehicle privat conductor)*