

LA MOBILITAT DE LA POBLACIÓ.

ENQUESTA DE TRÀNSIT DE BARCELONA 1994.

ÀNGELES JIMÉNEZ. Directora del Programa de Disciplina i Seguretat Viàries de l'Ajuntament de Barcelona.

Enquesta anual elaborada per l'Institut d'Estudis Metropolitans i dirigida per l'equip de professors de la Universitat de Barcelona format per Anna Alabart, Josep M. Aragay, Juli Sabaté i Elisabeth Torrelles.

Aquest és el tercer any consecutiu que es porta a terme l'Enquesta de Trànsit de Barcelona. El seu objectiu és doble. En primer lloc, conèixer la percepció que tenen els ciutadans dels seus desplaçaments per la ciutat: cap a on es desplacen, com ho fan i quant els costa. Per altra banda, recollir la seva opinió respecte de les dotacions viàries i del transport, els accidents de circulació, les multes i els agents del trànsit.

Però a més de totes les dades sobre mobilitat i ús viari dels ciutadans de Barcelona, les enquestes d'opinió poden tenir valors afegits importants. Quan l'acció municipal no es planteja com a resposta a demandes ciutadanes concretes i puntuals, l'anàlisi de les necessitats socials i la seva prospectiva permet concretar i definir les estratègies i plans d'actuació que, de forma consensuada i en un horitzó temporal més ampli, permetin una concreció de model de ciutat. I això no només pel que fa a la mobilitat, sinó especialment en aspectes com la seguretat i la disciplina viàries, determinants per aconseguir nivells acceptables de qualitat de vida urbana i en els quals són imprescindibles el suport i la complacència dels ciutadans.

L'any 1992, durant els mesos de gener a març, es va realitzar la primera En-

questa de Trànsit de Barcelona. El treball de camp va coincidir amb la finalització de les grans infraestructures olímpiques i per tant la ciutat vivia, des d'una perspectiva viària, una situació especial que generava un seguit de disfuncions i molèsties pel que fa al seu ús, que foren detectades en l'enquesta. També apareix en l'estudi de 1992 la problemàtica referida a l'aparcament i la necessitat de potenciar el transport públic, en un model de ciutat preferentment a disposició del vianant. Encara es trobaven a faltar zones de vianants i espais verds, mentre que consideraven que el mobiliari urbà era suficient.

Es va constatar que la mobilitat, també com d'altres comportaments dels individus, està fortament associada a les variables indicatives de la condició social (estudis, professió, nivell socio-econòmic, etc.), a més de les característiques del lloc de residència. De manera que són els que tenen estudis universitaris, professions força qualificades i els dels districtes més rics els que més es mouen per la ciutat i més utilitzen el vehicle privat.

Com a conclusió de l'estudi del 1992, en opinió dels ciutadans es vivia una situació problemàtica, però les expectatives eren força interessants.

Aquestes expectatives es confirmaren en l'estudi de 1993. Poques vegades les ciutats experimenten canvis tant ràpids i importants com els que succeïren en el període entre aquestes dues enquestes, i encara menys vegades es té l'oportunitat d'estudiar-ho.

A l'enquesta de l'any 1993 la percepció es manté en la línia del retrobament

(m'atreveria a dir d'enamorament) dels barcelonins amb Barcelona. Es van poder observar importants canvis en les pautes de mobilitat dels barcelonins: el centre de la ciutat esdevingué més freqüentat, les noves rondes i en general totes les infraestructures viàries s'integraren ràpidament en els recorreguts per desplaçar-se per la ciutat. Com a conseqüència la problemàtica viària esdevingué molt menys conflictiva (obres, embussos, etc.) i per tant les valoracions sobre les estructures viàries i els agents socials que intervenen d'una o altra manera en relació al trànsit van passar a ser molt ben valorades. A més de les valoracions sobre la mobilitat i les infraestructures, millora l'avaluació de les polítiques de prevenció i educació viària, i resta com a únic aspecte problemàtic el de l'aparcament.

Els ciutadans es mantenen en la perspectiva global d'una ciutat per a vianants que, pel que fa a la mobilitat, s'ha via de basar en la preponderància del transport públic que, en termes generals, cobria les demandes ciutadanes.

A l'enquesta 1994, com en els anys anteriors, l'àmbit territorial d'estudi és el metropolità i el treball ha estat concebut de forma que permet el tractament en les següents desagregacions espaials:

-Per al conjunt de la àrea metropolitana de Barcelona.

-Per a les "zones" de l'AMB (Llobregat Nord, Llobregat Sud, Vallès, Besòs i Barcelona).

-Per als grups de municipis classificats segons el seu nombre d'habitants

Monografies

(menys de 25.000 habitants; de 25.000 a 50.000; Badalona, Santa Coloma de Gramenet, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona).

-En un tractament específic per a Barcelona, cada una de les grans ciutats de l'AMB i els districtes de Barcelona.

La informació base de l'estudi la constitueixen les dades obtingudes a partir d'una enquesta feta a 4.269 persones, de les quals 2.340 viuen a Barcelona. Això significa que per a un interval de confiança del 95% l'error màxim ($p=q=0.5$) és per a Barcelona $\pm 2.0\%$.

El qüestionari que s'ha utilitzat per a l'enquesta de 1994 manté les preguntes bàsiques idèntiques a les dels anys anteriors; introdueix algunes qüestions per matisar millor la informació obtinguda (per exemple en tractar sobre els viatges al centre de Barcelona incorpora preguntes sobre els motius dels desplaçaments o, en considerar el tema de les rondes es demana pel nombre de vegades que s'utilitzen cada mes); afegeix preguntes sobre la tinença i ús de la bicicleta; i substitueix algunes de les qüestions d'opinió per obtenir informació sobre nous aspectes.

A continuació presentem dues parts de l'estudi realitzat a partir de les dades de l'enquesta: Els grups de mobilitat, i els desplaçaments dels barcelonins.

Els grups de mobilitat: tipologia subjectiva de la mobilitat

Els estudis de trànsit poques vegades diferencien entre les apreciacions

dels ciutadans segons les característiques d'aquests. Generalment els ciutadans són tractats com un conjunt homogeni i en el millor dels casos s'estudien les seves pautes de mobilitat i les seves opinions en funció de les característiques objectives (sexe, edat, etc.). Nosaltres hem volgut enfocar l'estudi d'una forma distinta, d'acord amb tres hipòtesis prèvies:

1. És possible establir una tipologia de ciutadans a partir de les seves pautes de mobilitat, però en fer-ho s'ha de tenir en compte, a més dels elements objectius (sexe, edat, possessió de vehicle, pautes de mobilitat, etc.) els elements subjectius (autoconsideració en relació a la mobilitat).

2. Hi ha relació entre les característiques objectives i l'autoposicionament subjectiu en relació a la mobilitat. Els elements objectius malgrat que condicionen l'autoposicionament, no el determinen.

3. L'element subjectiu té tanta o més influència sobre les opinions i valoracions que les característiques objectives dels qui responen.

I per introduir l'element subjectiu

de classificació es va elaborar una variable a la qual es va anomenar GRUP DE MOBILITAT. Es construïa a partir de l'autoposicionament dels entrevistats en una de les categories següents:

- Únicament vianant
- Més vianant que conductor
- Tan vianant com conductor
- Més conductor que vianant
- Únicament conductor

Els grups de mobilitat

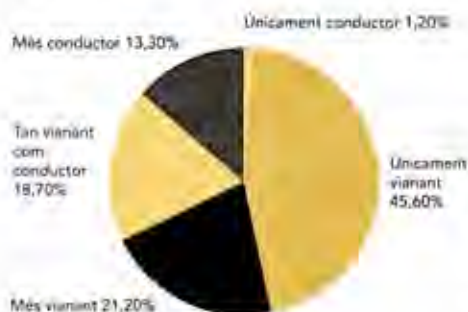
Els grups de mobilitat són, com s'ha explicat, l'expressió d'una actitud dels ciutadans. L'estructura dels grups de mobilitat indica més l'hegemonia d'un model (de vianants o motoritzat) que no pas la utilització real de determinat tipus de transport (privat o públic). És, doncs, una construcció social i com a tal ens interessa conèixer l'evolució que segueix.

L'autoclassificació dels entrevistats en funció de la seva mobilitat (únicament vianants/únicament conductors, com a categories extremes) ja va ser estudiada als informes de 1992 i 1993. Vàrem comprovar que moltes de les opinions

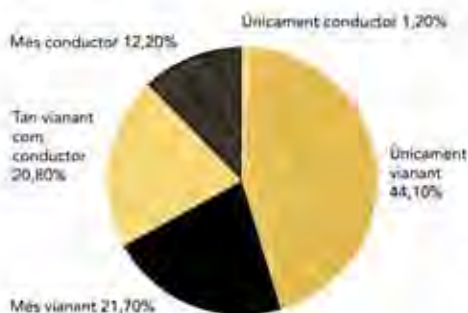
Autoposicionament en relació a la mobilitat. Distribució percentual

Grups de mobilitat	1992	1993	1994
Únicament vianant	50,3	45,6	44,1
Més vianant que conductor	18,7	21,2	21,7
Tan vianant com conductor	18,1	18,7	20,9
Més conductor que vianant	12,4	13,3	12,2
Únicament conductor	0,5	1,2	1,2
Total	100,0	100,0	100,0

Grups de mobilitat. 1993



Grups de mobilitat. 1994



dels entrevistats estaven directament associades a aquesta variable subjectiva. I, sobretot, vam poder observar que, més enllà de la pràctica real, l'autoclassificació responia a una actitud del ciutadà, aquella que elegeix entre dos models: de vianants i de transport públic, l'un motoritzat i basat en el transport, l'altre privat. Els creuaments amb les opinions emeses van posar de manifest que els més partidaris de caminar optaven clarament pel primer model, mentre que els més conductors defensaven el segon. Però el més important era, i és, l'elevat percentatge d'entrevistats que, a tots els municipis,

s'apunta a les categories dels vianants i l'escassíssima proporció de persones que se situa entre els únicament conductors. El model teòric hegemònic està clar i les opinions hi concorden.

De fet, com es pot veure a la taula 1, la distribució de les respostes que corresponen als tres anys estudiats són molt similars: la majoria dels entrevistats s'autoqualifiquen com a "únicament peatons" i quasi ningú no es defineix com a "únicament vianants".

Caracterització dels grups de mobilitat

Un cop coneguda la distribució entre els grups de mobilitat, intentem traçar el perfil del tipus de persona que predomina a cada un d'ells. El càlcul s'ha fet a partir de l'estructura de característiques de les persones de cada un dels grups comparant-les amb les de la població entrevistada. S'han assenyalat aquelles característiques que estaven per sobre de la distribució de la mostra i s'han subratllat les que cada grup tenia per sobre de la resta.

Únicament vianants

- Les dones.
- Els menors de 18 anys i els de 55 a 64.
- Els estudiants, les mestresses de casa i els jubilats
- Els obrers no qualificats, els administratius i els qui busquen la primera feina.
- Els de rendes baixes

- Els qui no tenen vehicle

Més vianants que conductors

- Els homes
- Els de 35 a 44 anys i els de 45 a 64 anys
- Els actius
- Els professionals liberals i els tècnics i, en menor mesura, els administratius i els obrers qualificats.
- Els de rendes molt altes.
- Els qui tenen vehicle

Tan vianants com conductors

- Els homes
- Els de 25 a 44 anys
- Els qui estan en atur tot i que també els actius ocupats
- Els tècnics i els treballadors qualificats
- Els de rendes superiors a les 150.000 ptes.
- Els qui tenen vehicle

Més conductors que vianants

- Els homes
- Els de 25 a 54 anys
- Els ocupats
- Els empresaris, els professionals liberals i els treballadors qualificats
- Els de rendes mitjanes i altes
- Els qui tenen vehicle

Únicament conductors

- Els homes
- Els de 18 a 34 anys
- Els ocupats
- Els professionals liberals, els administratius i venedors i els treballadors qualificats

- Els de rendes baixes (efecte demostració) o rendes elevades (status)

- Els qui tenen vehicle

Propietat de vehicle

Un 41,2% dels qui tenen vehicle s'autosituen entre les categories més properes als vianants; un 34% es considera tan peató com conductor i un 24,8% més conductor que vianant o únicament conductor.

De la comparació amb les dades dels anys anteriors es pot deduir que malgrat que l'ideal peatonal continua sent hegemònic, no registra avenços i l'estructura per grups de mobilitat es manté força rígida, especialment entre aquells que tenen més possibilitats d'elecció (els propietaris de vehicle).

Per sexe

Les dones se situen en percentatges molt més elevats que els homes en el grup dels "únicament vianants" (62,5% i 29,7%, respectivament). I és que en les dones conflueixen tots els elements que com es veurà caracteritzen els grups que van més a peu (major proporció d'edats elevades, menys propietaris de cotxes, menys ocupació, etc.)

Per edats.

A mesura que s'incrementa l'edat tendeix a augmentar el percentatge dels qui s'han autoclassificat com a "únicament vianants", exceptuant els grups més joves (fins a 24 anys, però sobretot els de menys de 18 anys).

Segons activitat i professió.

Més del 70% de les mestresses de casa s'han autoclassificat com a "única-

ment vianants"; dels jubilats s'hi han situat un 63,2%; dels estudiants, un 54% i dels ocupats, un 25,3%. Dins dels ocupats els percentatges d'adscripció als grups més conductors tendeix a baixar a mesura que ho fa el nivell socio-professional. Els empresaris són els que més afirmen ser conductors.

Segons renda.

Quan augmenta la renda disminueix el percentatge dels qui s'han definit com a "únicament vianants" i les respostes es distribueixen de forma més homogènia entre tots els grups de mobilitat.

A partir de dades complementàries i no associades, ja que la base d'informació no és la mateixa, ens permeten definir un perfil més acurat del grup de mobilitat bàsicament de vianants. En aquest sentit es podrien agrupar en tres grans grups, dos d'ells oposats però amb la característica comuna de l'obligació de ser vianants perquè no tenen vehicle, i el tercer format pels entrevistats que tot i utilitzant altres formes de desplaçament

públic o privat es defineixen bàsicament com a vianants:

- 1r grup: *vianants obligats conformats*, 55%. Mestresses de casa, jubilats, rendes mitjanes i altes, i que no tenen vehicle.

- 2n grup: *vianants oblitats desconformes*, 20%. Joves, rendes baixes, més homes, i no tenen vehicle.

- 3r grup: *vianants convençuts*, 25%. Mitjana d'edat, rendes mitjanes i altes, estudis més elevats, més dones i tenen vehicle.

Els indicadors que han permès caracteritzar-los s'incorporaran en les properes enquestes de trànsit per poder aprofundir i validar aquestes aproximacions.

Els grups de mobilitat per districtes

Ciutat Vella i Sants Montjuïc són els districtes amb major proporció d'"únicament vianants"; les Corts i Sarrià-Gervasi els que en tenen menys.

Grups de mobilitat per districtes

Districtes	Únicament vianant	Més vianant que conduc.	Tan vianant com conduc.	Més conductor que vianant	Únicament conductor
Ciutat Vella	59,69	15,50	17,83	4,65	2,33
L'Eixample	44,76	25,32	21,48	7,42	1,02
Sants-Montjuïc	52,34	14,84	16,02	15,63	1,17
Les Corts	29,13	23,62	32,28	14,17	0,79
Sarrià-Sant Gervasi	30,81	22,75	25,59	19,91	0,95
Gràcia	45,36	29,51	4,21	9,29	1,64
Horta-Guinardó	44,11	17,49	0,91	16,35	1,14
Nou Barris	46,10	23,79	15,24	13,38	1,49
Sant Andreu	43,20	21,84	25,73	8,74	0,49
Sant Martí	43,28	20,98	22,95	11,80	0,98
Total	4,10	21,71	20,85	12,18	1,15

Els desplaçaments dels Barcelonins

En aquest article es recull bàsicament la part de l'enquesta de trànsit que fa referència als desplaçaments que fan els entrevistats, diferenciant entre els viatges totals, els viatges per treball i estudi, els viatges per compres i els viatges al centre de la ciutat de Barcelona.

De la mateixa manera que en les enquestes anteriorment realitzades, s'ha preguntat també sobre el mitjà utilitzat cada dia de la setmana, la qual cosa ha permès comprovar el grau de "fidelitat" dels entrevistats en relació a l'ús d'un determinat tipus de transport.

El capítol té el doble objectiu de complementar les informacions i estudis existents sobre la mobilitat de la població de l'AMB – introduint l'anàlisi de les pautes de mobilitat segons característiques personals dels ciutadans – i el de comparar els resultats dels tres anys per veure quines variacions s'han produït.

L'exposició s'ha concretat d'acord amb els apartats següents:

– La mobilitat diària dels barcelonins: Quants barcelonins es desplacen?

– La mobilitat interna i externa de Barcelona per treball/estudi, per compres no quotidianes i els viatges al centre de Barcelona. Pretén respondre la pregunta: Cap on es desplacen els veïns de Barcelona?

– Anàlisi dels mitjans utilitzats en els desplaçaments segons motiu del viatge. Com es desplacen?

– L'opinió dels ciutadans sobre els diferents mitjans de transport.

La mobilitat dels Barcelonins

La mobilitat, tal i com aquí es considera, és el conjunt de desplaçaments que els ciutadans fan per anar d'una activitat a una altra.

Al llarg de la setmana laboral hi ha un 3,5% de barcelonins que no surten de casa. Els dissabtes i els diumenges aquesta proporció augmenta fins arribar a un 7,3%-8,3%, respectivament.

Els qui es desplacen ho fan per raons molt diverses i la tipologia dels desplaçaments en funció de l'activitat de destinació resulta difícil de sistematitzar. Per això, l'observació s'ha limitat als viatges que quantitativament són més importants i que es fan amb certa regularitat. En concret s'han analitzat els que es fan per motiu de treball, d'estudi, compres i al centre de Barcelona.

La primera pregunta que cal respondre és ¿Quants barcelonins es desplacen per cada un dels motius considerats?

a) Els qui es desplacen per treball i estudi

La mobilitat obligada afecta un 54,4% de la població entrevistada. La resta, un 43,6%, no es veu obligada a desplaçar-se perquè no treballa ni estudia fora del domicili propi. La majoria de viatges obligats que s'han registrat es fan per motiu de treball; hi ha uns quants entrevistats que estudien i treballen, i un grup, també reduït, que es desplacen solament per anar a estudiar, tal com indica la taula que segueix:

b) Els qui es desplacen per compres

Gairebé tothom diu anar a fer compres no quotidianes. Solament un 2,2%

Viatges per treball i estudi

Desplaçaments	1992	1993	1994
	Freqüència relativa	Freqüència relativa	Freqüència relativa
No es desplaça	44,5	44,7	43,6
Es desplaça per treball	36,9	39,0	37,5
Es desplaça per estudi	11,6	10,5	13,5
Es desplaça per treball i estudi	7,0	5,8	5,5
Totals	100,0	100,0	100,0

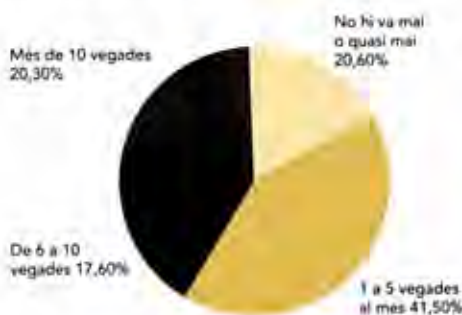
Viatges al centre de Barcelona

Viatges al mes	1992 %	1993 %	1994 %
No hi va mai	25,5	16,2	20,6
Menys de 6 vegades	44,3	49,7	41,5
De 6 a 10 vegades	13,6	14,5	17,6
Més de 10 vegades	16,6	19,6	20,3
Totals	100,0	100,0	100,0

Nombre de viatges al centre de Barcelona segons districtes

Districtes	No hi va mai	Mitjana Total(1)
Ciutat Vella	-	-
L'Eixample	16,37	7,72
Sants-Montjuïc	23,05	7,32
Les Corts	14,96	8,88
Sarrià-Sant Gervasi	5,64	8,26
Gràcia	20,77	8,01
Horta-Guinardó	17,87	7,52
Nou Barris	25,28	5,75

Distribució dels entrevistats segons nombre de viatges mensuals al centre de Barcelona, 1994



d'entrevistats afirmen que no hi van. Aquest percentatge és inferior al de l'any passat i similar al de fa dos anys.

c) Els qui van al centre de Barcelona

Si l'any passat vàrem comprovar que s'havia enregistrat un increment tant dels viatges que es feien al centre com del nombre de persones que hi anaven —potser per la influència dels Jocs Olímpics—, aquest any veiem que els viatges han continuat augmentant però que, alhora, s'ha reduït el nombre de veïns que s'hi desplacen.

La mitjana mensual de viatges dels barcelonins al centre de Barcelona ha passat de 7,04 a 7,41, però, en canvi, el percentatge dels qui han afirmat que no hi havien anat cap vegada ha augmentat :

Com es pot veure, també s'ha incrementat la proporció dels qui diuen anar-hi força o molt (més de 6 vegades), que ha passat de representar el 34,1% a ser del 37,9%.

Per districtes, els veïns que més freqüenten el centre barceloní són, a banda dels qui hi viuen, els de les Corts, Sarrià-Sant Gervasi, l'Eixample i Horta; i els qui menys, els de Nou Barris:

La diferent utilització del centre de Barcelona sembla estar més relacionada amb les característiques dels veïns que

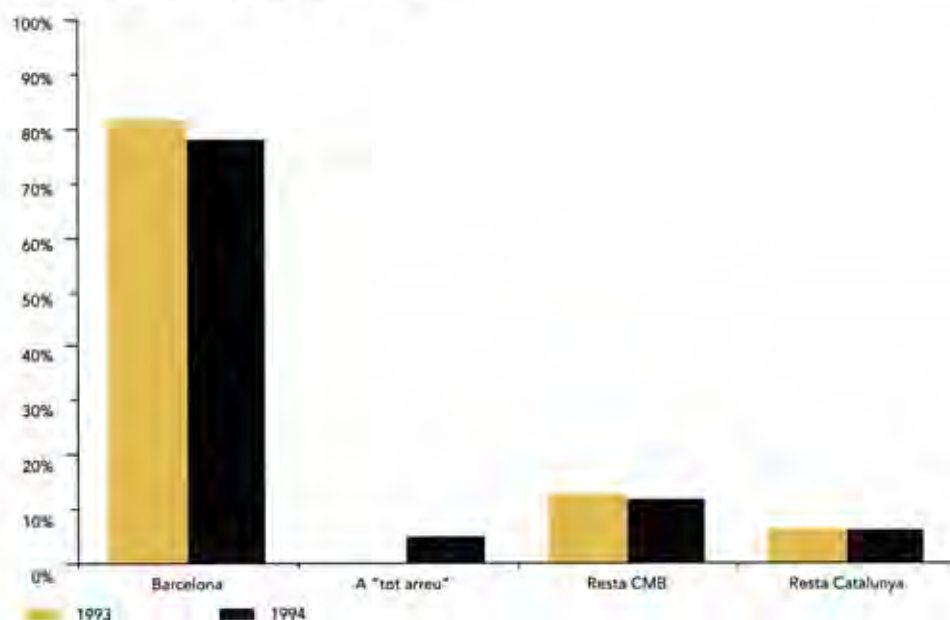
viuen a cada districte que amb la localització geogràfica, encara que aquesta també hi pot jugar un cert paper.

Cap on es desplacen els Barcelonins

1. Llocs de treball i d'estudi

La majoria dels barcelonins, el 83,3% dels enquestats, treballen a Barcelona. Alguns van cap als municipis de la resta de l'AMB o de Catalunya. Aquest any s'ha trobat un nombre important d'entrevistats que no tenen un lloc fix de destinació. Se'ls ha inclòs en la categoria "a tot arreu" a diferència d'anys anteriors en que aquest grup s'havia assimilat al lloc de partida que, en general, era Barcelona o, en el cas que repartissin la seva

Lloc de destí dels viatges per treball



activitat entre dos o més municipis, en aquell on exercien més temps (que també solia ser Barcelona).

Les dades del gràfic anterior indiquen una forta estabilitat en la mobilitat laboral dels barcelonins, ja que la davallada del percentatge dels qui treballen a la ciutat està protagonitzada pels qui van "a tot arreu" i la resta de punts de destinació es manté força fix.

Per districtes, el percentatge dels qui treballen a Barcelona es mou a l'entorn del 75% a tots els districtes, excepte a Ciutat Vella i a Gràcia, on arriba al 90,3% i al 87,4%:

Els qui més expliquen que treballen "a tot arreu" són els veïns de Nou Barris, seguits pels de l'Eixample, els de Sants i els de Sant Andreu. A l'altre extrem se situen els de Ciutat Vella, Gràcia, Sarrià-Sant Gervasi i Horta.

En relació als viatges per estudi, solament l'any 1992 es va preguntar pel lloc de destinació. Els resultats, segons els quals hi havia un total predomini de persones que estudiaven a Barcelona, eren prou contundents com per no repetir la pregunta.

1.1. Mobilitat interna per motius de treball o estudi

La mobilitat dels barcelonins cap a altres municipis és, com s'ha vist, molt baixa. En canvi, la mobilitat interna és molt alta: en general no arriben al 25% els qui treballen en el mateix districte on viuen. L'excepció la constitueix Ciutat Vella on un 40,4% es queda en el seu districte. A l'altre extrem se situa Nou Barris

Ciutat on treballen els veïns de Barcelona segons districte on viuen

Districte	BCN %	Res.CMB %	Resta Cat. %	Arreu %	Total %
Ciutat Vella	90,38	7,70	1,92	-	100,00
L'Eixample	74,58	12,43	5,08	7,91	100,00
Sants-Montjuïc	73,83	12,15	7,48	6,54	100,00
Les Corts	77,19	15,79	3,51	3,51	100,00
Sarrià-Sant Gervasi	79,01	12,35	6,17	2,47	100,00
Gràcia	87,36	9,19	2,30	1,15	100,00
Horta-Guinardó	77,59	15,51	4,31	2,59	100,00
Nou Barris	74,11	8,03	9,82	8,04	100,00
Sant Andreu	79,27	8,53	6,10	6,10	100,00
Sant Martí	75,97	13,18	7,75	3,10	100,00
Total	77,80	11,60	5,90	4,70	100,00

Percentatge d'entrevistats que treballen en el districte on viuen



amb un 15,2%, percentatge, però, una mica més alt que el dels anys anteriors.

Els districtes que retenen més la seva població laboral són, a més de Ciutat Vella, Sarrià-Sant Gervasi i l'Eixample. Nou Barris és el districte que menys gent reté i és aquell menys gent s'hi trasllada per treball, és a dir, genera pocs llocs de

treball, que són ocupats per gent del pròpi districte.

Paral·lelament, els districtes que absorbeixen més població laboral barcelonina són l'Eixample i Ciutat Vella i, en menor mesura, Sants-Montjuïc, Sant Martí i Sarrià-Sant Gervasi. Els dos primers i Sarrià-Sant Gervasi, per la seva

Lloc on treballen a la població de Barcelona segons districte on viuen

Districte on viu Dist. on treballa	Ciutat Vella %	L'Eixample %	Sants -Montjuïc %	Les Corts %	Sarrià-Sant Gervasi %	Gràcia %	Horta-Guinardó %	Nou Barris %	Sant Andreu %	Sant Martí %
Ciutat Vella	40,38	11,30	16,82	17,54	9,88	14,94	12,93	8,93	9,76	12,50
L'Eixample	17,31	24,29	14,95	12,28	13,58	14,94	10,34	8,04	10,98	15,63
Sants-Montjuïc	11,54	6,78	18,69	17,54	1,23	6,90	4,31	6,25	8,54	9,38
Les Corts	3,85	5,65	4,67	17,54	4,94	6,90	0,86	6,25	1,22	3,13
Sarrià-Sant Gervasi	3,85	7,91	2,80	3,51	27,16	10,34	6,03	2,68	3,66	1,56
Gràcia	1,92	4,52	3,74	5,26	6,17	20,69	8,62	3,57	2,44	1,56
Horta-Guinardó		3,95	0,93		4,94	5,75	18,97	5,36	6,10	1,56
Nou Barris			0,93				1,72	15,18	1,22	0,78
Sant Andreu		1,13	0,93				2,59	3,57	18,29	3,13
Sant Martí	5,77	5,65	2,80	3,51	2,47	2,30	6,90	5,36	12,20	21,88
sense especific. Dte.	5,77	3,39	6,54	0,00	8,64	4,60	4,31	8,93	4,88	4,69
Arreu	0,00	7,91	6,54	3,51	2,47	1,15	2,59	8,04	6,10	3,13
Fora de Barcelona	9,61	17,51	19,63	19,30	18,51	11,49	19,82	17,85	14,63	21,00
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Distribució per districtes dels llocs de treball dels barcelonins que treballen a Barcelona

Districte on treballa	1992	1993	1994
Ciutat Vella	16,79	15,23	19,17
L'Eixample	24,82	20,17	20,55
Sants-Montjuïc	13,07	11,43	11,86
Les Corts	5,52	5,04	6,90
Sarrià-Sant Gervasi	8,99	9,71	9,24
Gràcia	6,00	5,28	7,86
Horta-Guinardó	6,69	6,51	7,17
Nou Barris	2,04	2,70	3,03
Sant Andreu	5,16	14,00	4,00
Sant Martí	11,03	9,83	10,21
Total	100,00	100,00	100,00

Nota: els càlculs estan fets sobre el conjunt de barcelonins que treballen a Barcelona i que han especificat el districte.

Lloc de procedència dels barcelonins que treballen a cada districte

Districte on viu Dte. on treballa	Ciutat Vella %	L'Eixample %	Sants-Montjuïc %	Les Corts %	Sarrià- Sant Gervasi %	Gràcia %	Horta-Guinardó %	Nou Barris %	Sant Andreu %	Sant Martí %	TOTAL %	TOTAL %
Ciutat Vella	15,11	14,39	12,95	7,19	5,76	9,35	10,79	7,19	5,76	11,51	100	19,17
L'Eixample	6,04	28,86	10,74	4,70	7,38	8,72	8,05	6,04	6,04	13,42	100	20,55
Sants-Montjuïc	6,98	13,95	23,26	11,63	1,16	6,98	5,81	8,14	8,14	13,95	100	11,86
Les Corts	4,00	20,00	10,00	20,00	8,00	12,00	2,00	14,00	2,00	8,00	100	6,90
Sarrià-Sant Gervasi	2,99	20,90	4,48	2,99	32,84	13,43	10,45	4,48	4,48	2,99	100	9,24
Gràcia	1,75	14,04	7,02	5,26	8,77	31,58	17,54	7,02	3,51	3,51	100	7,86
Horta-Guinardó		13,46	1,92		7,69	9,62	42,31	11,54	9,62	3,85	100	7,17
Nou Barris			4,55				9,09	77,27	4,55	4,55	100	3,03
Sant Andreu		6,90	3,45				10,34	13,79	51,72	13,79	100	4,00
Sant Martí	4,05	13,51	4,05	2,70	2,70	2,70	10,81	8,11	13,51	37,84	100	10,21
Ocupats de cada Dte(1)	6,07	17,38	9,93	6,07	7,86	9,93	11,72	10,07	8,41	12,55	100	100,00

(1) Percentatge d'ocupats de cada districte sobre el total dels qui treballen a Barcelona i han especificat el districte on tenen la seva activitat laboral

funció de serveis i terciària; Sants-Montjuïc i Sant Martí, per la concentració d'ocupacions, essencialment industrials.

La comparació dels tres anys sembla confirmar el que ja s'apuntava l'any passat: una certa tendència a un repartiment més equilibrat dels llocs de treball. Tanmateix, alguns districtes continuen oferint-ne molt pocs. El cas més paradigmàtic és Nou Barris.

La procedència dels barcelonins que treballen a cada districte acaba de completar la informació sobre aquest punt. Permet comprovar que a la majoria de districtes hi arriba gent de tots els indrets de la ciutat i que la principal font de força de treball la constitueix el propi districte.

Per una correcta anàlisi de la taula calen dues precisions:

- si el nombre absolut de llocs de treball d'un districte és baix, com és el cas de Nou Barris, aquests acostumen a ser ocupats per gent del propi districte.

- els districtes de Barcelona estan molt diferenciats quant a la seva oferta de lloc de treball. Així, els districtes centrals tenen una clara funció comercial i de serveis i les restes del sector industrial es concentren en els districtes 3 i 10.

1.2. Estimació de viatges per treball

A partir de les dades anteriors és possible inferir i fer una estimació del muntant de viatges que cada matí fan els barcelonins quan es desplacen al treball:

A Barcelona hi viuen 1.643.542 persones de les quals 1.382.761 tenen més de 16 anys (1). A partir de les dades de l'enquesta sabem que un 43% d'aquesta població es desplacen per anar a treballar, és a dir, un total de 594.600 persones. D'acord també amb les dades de l'enquesta resulta:

Aquí sols s'ha comptabilitzat un viatge diari i, evidentment, com a mínim se'n fan dos (el d'anada i el de retorn). A més solament s'ha considerat la mobilitat per treball dels barcelonins. Caldria afegir-hi la generada pels qui arriben d'altres municipis per obtenir el total de viatges que, solament per treball, es fan cada dia a Barcelona.

A la vista de les dades la conclusió a la qual s'arriba és la que ja es va comentar en fer l'informe de l'any 1992:

"El resultat final de l'elevat nombre de desplaçaments és el trànsit que Barcelona suporta durant les hores punta d'entrada i sortida del treball —que a més al matí coincideix amb l'entrada de les escoles—. Als viatges interdistrictes i cap a fora de la ciutat cal sumar-hi els procedents d'altres municipis. Especialment problemàtica resulta la circulació pel centre de la ciutat on es juxtaposen les funcions urbanes de treball, estudi, serveis i comerços amb la situació intersticial dins de la trama viària de la ciutat".

Cal dir que la situació ha millorat notablement en relació a fa tres anys. El muntant de viatges no ha variat gaire i tampoc ho ha fet l'ús del cotxe (com després es veurà). Però l'obertura de les Rondes ha descarregat bona part de cir-

Càlcul del nombre de viatges per treball que fan els Barcelonins

Districte on treballen	Mostra %	Població estimada
Es queden en el seu districte	21,62	128.562
Van cap a d'altres districtes	56,16	333.904
Surten fora de Barcelona	17,5	104.059
Van "a tot arreu"	4,7	27.975
Total viatges cap a la feina	100,0	594.600

Nombre estimat de viatges a la feina que fan els barcelonins, per districtes

Districte on viu	Treballa al seu districte	Treballa a d'altres districtes	Treballa fora de Barcelona	Treballa "a tot arreu"	Total Viatges treball
Ciutat Vella	12.499	15.474	2.976		30.950
L'Eixample	25.593	52.976	18.451	8.333	105.350
Sants-Montjuïc	11.904	35.115	12.499	4.166	63.686
Les Corts	5.952	20.236	6.547	1.190	33.926
Sarrià-Sant Gervasi	13.094	24.997	8.928	1.190	48.211
Gràcia	10.714	34.523	5.952	595	51.782
Horta-Guinardó	13.094	40.476	13.689	1.786	69.043
Nou Barris	10.118	39.285	11.904	5.357	66.662
Sant Andreu	8.928	29.761	7.142	2.976	48.806
Sant Martí	16.665	41.212	16.070	2.381	76.185
Total població	128.562	333.904	104.059	27.975	594.600

culació del centre, absorbint la majoria dels desplaçaments cap a fora i des de fora de Barcelona i bastants dels que es fan entre els districtes.

2. Llocs de compra

A la primera de les enquestes que es va fer (1992) es va preguntar als entrevistats on realitzaven les seves compres, diferenciant entre les quotidianes (alimentació, drogueria, farmàcia... en petites quantitats) i les que no ho són (compra d'electrodomèstics, equipament... gran quantitat). Els resultats referents a les primeres mostraven que la majoria dels ciutadans realitzen les compres quotidianes a la pròpia ciutat i, en general, en el seu barri. A l'informe corresponent s'explicava:

"Els barcelonins fan les compres a la seva ciutat quan es tracta de la compra quotidiana. Les altres compres generen una mica més de mobilitat cap a d'altres municipis:

La compra quotidiana es realitza en el propi barri o en els de l'entorn. Únicament en els districtes de nivell socioeconòmic més alt es registra una mica més de mobilitat: compren fora del seu districte el 14% dels entrevistats de les

Viatges per compres quotidianes, 1992

	%
A Barcelona	98,1
A St. Adrià	0,8
Al Prat de Llobregat	0,5
A d'altres municipis	0,6
Total	100,0

Lloc on es fan les compres no quotidianes

	1992	1993	1994
A Barcelona	96,2	95,9	97,5
A Sant Adrià	1,0	1,5	0,3
Al Prat del Llobregat	1,3	1,1	0,2
A d'altres municipis	1,5	1,5	2,0
Totals	100,0	100,0	100,0

Lloc on es fan les compres no quotidianes, per districtes

Districtes	Al seu districte %	A altres %	A BCN %	Fora de BCN %	Total
Ciutat Vella	84,92	13,49	98,41	1,59	100,00
L'Eixample	36,44	61,44	97,87	2,13	100,00
Sants-Montjuïc	50,00	48,37	98,37	1,63	100,00
Les Corts	44,35	53,23	97,58	2,42	100,00
Sarrià-St. Gervasi	21,63	76,44	98,08	1,92	100,00
Gràcia	40,78	58,10	98,88	1,12	100,00
Horta-Guinardó	41,44	55,51	96,96	3,04	100,00
Nou Barris	51,88	44,74	96,62	3,38	100,00
Sant Andreu	48,51	48,02	96,53	3,47	100,00
Sant Martí	39,26	57,05	96,31	3,69	100,00
Total	43,79	53,67	97,47	2,53	100,00

Corts- Pedralbes i el 19% dels de Sarrià-Sant Gervasi."

Els resultats eren prou contundents com perquè la pregunta no s'hagi tornat a formular a les enquestes posteriors. En canvi sí que s'ha mantingut la que feia referència a les altres compres per anar comprovant quina era la tendència que seguia.

A Barcelona, com s'ha dit, hi ha sols un 2,2% d'entrevistats que afirmen no fer compres no quotidianes. Dels qui hi van, pràcticament tothom compra a Barcelona.

La distribució per als tres anys és molt semblant. Quasi no hi ha hagut canvis quant als municipis on es compra.

Aquesta distribució de la compra no quotidiana correspon al conjunt de bar-

celonins, però les pautes varien una mica en funció de les característiques personals i del lloc on viuen. En els districtes perifèrics hi ha un percentatge una mica més elevat de veïns que compren fora de la ciutat, mentre que en els de classe benestant tendeixen a comprar més a la ciutat però fora del propi districte.

Com es desplacen els veïns de Barcelona

La informació sobre el transport que utilitzen els entrevistats s'ha obtingut a partir de dues bateries de preguntes complementàries:

- la primera indaga quin va ser el mitjà de transport utilitzat en sortir de casa cada un dels dies de la setmana an-

terior a la que es feia l'entrevista;

– la segona es refereix al mitjà que habitualment utilitzen per desplaçar-se al lloc de treball, d'estudi, quan van de compres o quan es desplacen al centre de Barcelona. En aquest darrer cas s'ha diferenciat segons motiu del viatge.

Basant-se en aquestes informacions i en la comparació de les dades amb les dels anys anteriors s'ha arribat a les conclusions següents:

1. L'ús que fan dels mitjans de transport és força estable al llarg de la setmana laboral (els percentatges d'utilització de cada mitjà de transport varia molt poc). Canvia el dissabte i el diumenge, augmenta la proporció dels qui no surten de casa i el dels qui utilitzen el cotxe i disminueix el percentatge dels qui van en transport públic (autobús i metro).

2. Les pautes d'utilització dels transports són molt semblants a les de 1993.

3. El grup de mobilitat és la variable que resulta estar més associada al transport que s'utilitza en sortir de casa: a mesura que els entrevistats es consideren més conductors augmenta el percentatge dels qui fan ús del vehicle privat i disminueix la proporció dels qui van a peu.

4. En els desplaçaments obligats s'ha observat una relativa estabilitat i solament s'aprecia dins del transport públic una lenta tendència a la substitució del metro per l'autobús.

Els qui treballen a Barcelona es reparteixen quasi per igual (a l'entorn d'un 20%) entre els qui van a peu, en metro, en autobús o en cotxe. Predominen,

doncs, els viatges en transport públic. Les dades són similars a les de 1993.

5. Han disminuït els viatges a peu quan es va a comprar i han augmentat els que es fan en transport públic.

6. Quant als viatges al centre de Barcelona, la majoria es fan en transport públic, però la utilització d'un o altre mitjà està relacionada amb el motiu del viatge.

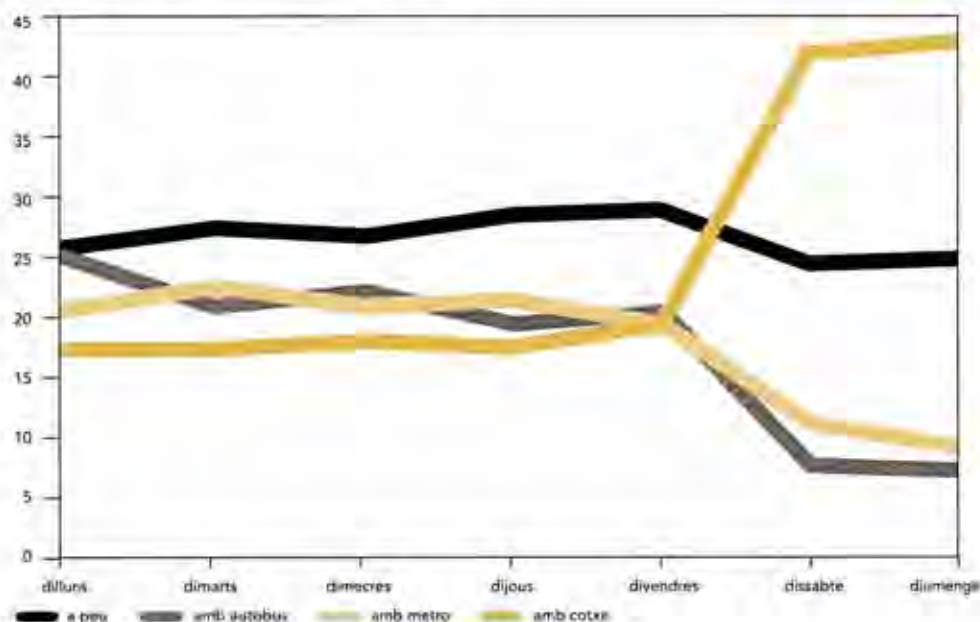
El mitjà utilitzat en sortir de casa

Com s'ha dit, les pautes d'utilització dels mitjans de transport durant els dies feiners són força estables. Canvien el dissabte i el diumenge. Així, al llarg de la setmana laboral trobem que hi ha a l'entorn d'un 3,5% de persones que no sur-

ten de casa; entre un 25% i un 28% que es desplacen a peu; les qui usen el cotxe són un 17%- 19%; un 5% van en moto (o velomotor) i la resta van en transport públic. El cap de setmana (dissabte i diumenge) canvien una mica les pautes: augmenta el percentatge dels qui es queden a casa i el dels qui van en cotxe i es redueix la proporció dels qui van en transport públic.

Les pautes de mobilitat són molt semblants a les de l'any anterior i a partir d'aquestes s'ha elaborat una altra variable que és la que correspon al mitjà més utilitzat en sortir de casa els dies feiners. D'aquí resulta que la majoria dels entrevistats que es desplacen van en transport públic (46,8%) o caminant (29,3%).

Mitjà de transport utilitzat en sortir de casa



En general s'ha pogut assignar a tots els entrevistats un transport majoritari, és a dir, un transport que utilitzen, com a mínim, tres dels cinc dies laborables. Únicament s'han trobat 2 casos en els quals no ha estat possible la classificació.

La nova variable permet comprovar que la utilització del transport varia segons les característiques dels entrevistats.

La variable que resulta més correla-

cionada és el grup de mobilitat: a mesura que els entrevistats es consideren més conductors s'incrementa la utilització del vehicle privat i disminueix la proporció dels qui es desplacen caminant.

A partir de l'anàlisi de la resta de característiques personals resulta:

Les dones van més a peu i en transport públic; els homes utilitzen més el cotxe i la moto.

– Per edats, els de 18 a 24 anys són

els qui van més en transport públic; els de 25 a 44 anys, els qui més utilitzen el cotxe; els de més de 54 anys els qui menys surten de casa i els que van més a peu (juntament amb els de menys de 18 anys).

– Els estudiants i els qui estan en atur són els majors usuaris del transport públic; els ocupats, els qui més van en cotxe. Les mestresses de casa i els jubilats, els que es desplacen més caminant i els que menys surten de casa.

– La utilització del vehicle privat tendeix a augmentar amb la renda i els desplaçaments a peu, en canvi, es redueixen.

– Finalment, quant als districtes, les diferències van lligades a la combinació de tres factors: la centralitat, la xarxa de transport públic i les característiques socio-econòmiques dels qui hi viuen. No sembla, doncs, estrany que sigui a Sarrià-Sant Gervasi on es fa més ús del vehicle privat (cotxe i moto), a Ciutat Vella i l'Eixample on es va més a peu, i a Gràcia i Horta on s'agafa més el transport públic.

Els mitjans de transport en els viatges obligats.

La població de Barcelona diu que utilitza molt el transport públic per anar a treballar i a estudiar (40,1% i 55,8%, respectivament). La comparació dels resultats dels tres anys mostra una relativa estabilitat i solament s'aprecia, dins del transport públic, una certa tendència a la substitució del metro per l'autobús.

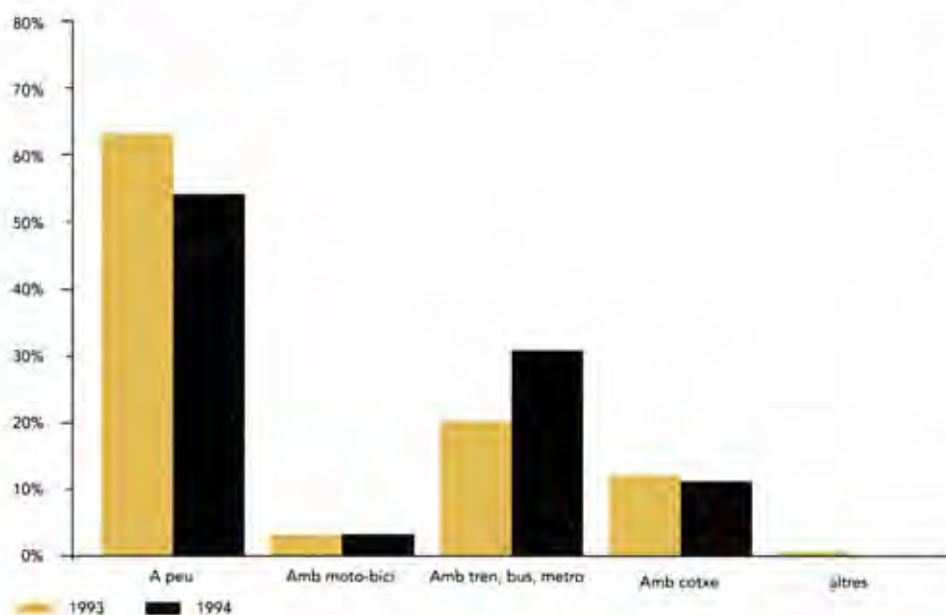
Mitjà de transport més utilitzat en sortir de casa els dies feiners

	Absoluts	Percentatge sobre el total d'entrevistats	Percentatge sobre els qui van sortir de casa
Públic	1.059	45,3	46,79
Cotxe	391	16,7	17,28
Moto-bici	125	5,3	5,52
A peu	675	28,8	29,83
Combinació	13	0,5	0,57
No va sortir	77	3,3	-
Total	2.340	100,00	100,00

Mitjans de transport per desplaçar-se al lloc de treball i al d'estudi

Mitjà de transport	Freqüència relativa		
	1992	1993	1994
Treball			
A peu	16,2	12,7	17,1
Amb bicicleta	-	-	0,1
Amb motovelomotor	7,9	7,1	8,1
Més d'un transport públic	5,4	4,3	-
Amb taxi	0,9	0,6	0,9
Amb autobús	12,6	14,8	17,9
Amb metro	20,6	22,5	19,7
Amb tren	1,5	1,4	2,5
Amb cotxe	32,0	33,5	33,6
Combinació (priv.+púb.)	2,9	2,9	-
Estudi			
A peu	22,5	20,1	22,1
Amb bicicleta	-	-	0,5
Amb motovelomotor	9,8	12,7	10,0
Més d'un transport públic	5,0	4,0	-
Amb taxi	0,2	0,3	-
Amb autobús	6,0	16,5	21,3
Amb metro	30,9	30,9	29,2
Amb tren	5,3	1,9	5,3
Amb cotxe	9,5	11,6	12,1
Combinació	0,9	12,1	-

Mitjà de transport utilitzat per anar a fer compres no quotidianes



Avaluació de la quantitat de transport públic que hi ha al barri

Tipus de transport públic	1992 Avaluació quantitat	1993 Avaluació quantitat	1994 Avaluació quantitat
Autobusos	6,7	7,0	7,3
Metro	6,9	6,9	7,0
Ferrocarril	4,6	4,7	4,7

(Avaluació d'1 a 9)

Avaluació de la quantitat de transport públic del barri segons districte

Transport públic districte	Avaluació quantitat bus	Avaluació quantitat metro	Avaluació quantitat de ferrocarril
Ciutat Vella	7,66	7,88	5,88
L'Eixample	7,75	7,84	5,78
Sants-Montjuïc	7,24	6,79	5,22
Les Corts	7,54	7,16	4,82
Sarrià-Sant Gervasi	7,15	4,95	6,44
Gràcia	7,21	7,20	3,86
Horta	6,73	6,32	2,02
Nou Barris	7,28	6,77	3,53
Sant Andreu	7,17	7,82	6,08
Sant Martí	7,45	7,07	4,04
Barcelona	7,33	6,98	4,73

(Avaluació d'1 a 9)

La utilització d'un o altre mitjà de transport per anar a la feina depèn, en gran part, del lloc on està ubicat el treball:

- Els qui treballen a Barcelona es reparteixen quasi per igual entre els qui es desplacen a peu, en metro, en autobús o en cotxe (a l'entorn d'un 20%). Són, doncs, majoria els usuaris de transport públic (42,21%)

- Per anar a d'altres municipis s'utilitza més el cotxe, igual que per anar a "tot arreu" (a l'entorn del 60%).

Els viatges de transport en els viatges per compra

L'any 1992, en analitzar els mitjans de transport utilitzats en els desplaçaments per compra, comentàvem:

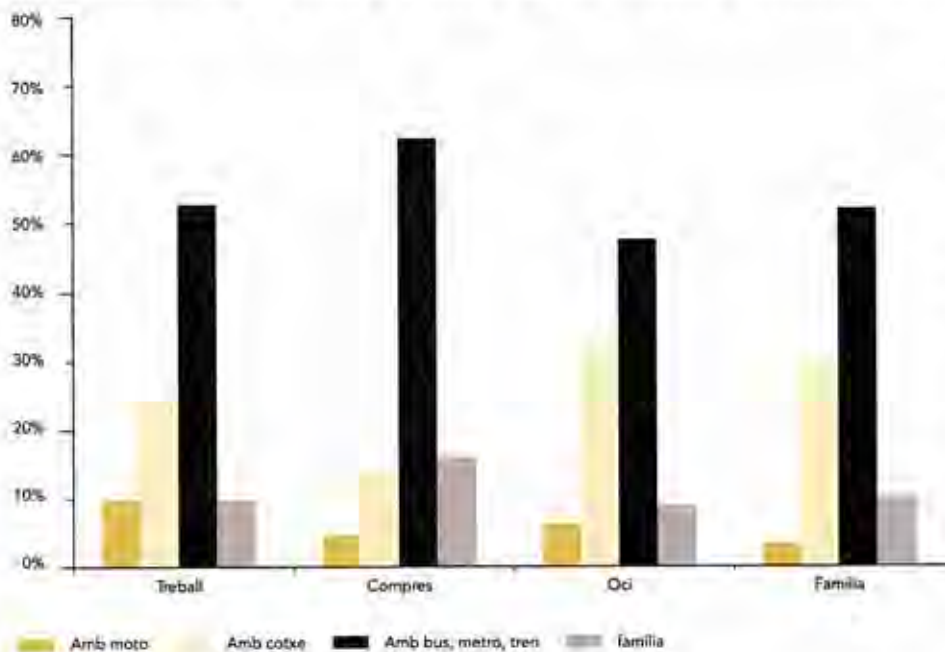
"Els desplaçaments per compra solen fer-se a peu: 93,5% en la compra quotidiana; 61,6% en les altres compres. La utilització del cotxe per anar a la compra quotidiana és molt baixa. (...) Les altres compres generen major utilització del cotxe."

Aquest any s'ha reduït el percentatge d'entrevistats que diuen anar a peu quan van a fer les altres compres, però el què augmenta no són els viatges en cotxe sinó els que es fan en transport públic (en metro i en autobús).

Els col·lectius que més utilitzen el cotxe quan van de compres són:

- els homes (14,1%)
- els de 25 a 34 anys (16,5%)
- els ocupats (16,4%)
- els de rendes altes i molt altes (19,4% i 21,6%, respectivament).

Mitjà utilitzat per anar al centre de Barcelona segons l'objecte del desplaçament



Els mitjans de transport més utilitzats per anar al centre de la ciutat

Segons els entrevistats, la majoria dels viatges al centre de Barcelona es fan en transport públic –metro (33,84) o autobús (19,52)–, però la utilització d'un o altre mitjà està relacionada amb el motiu del viatge: de compres s'hi va bàsicament en metro; per anar a treballar, per assumptes de família i, sobretot, per divertir-se s'utilitza més el cotxe.

Les diferents pautes de comportament estan probablement lligades als horaris en els quals es fa cadascuna de les activitats: a comprar s'hi va durant el dia, quan els transports públics funcionen i el trànsit és més difícil. En canvi, els viatges per oci o per raons fami-

liars es fan en hores i/o dies en els quals el trànsit és menys dens i el transport públic més restringit.

El transport públic: l'opinió dels Barcelonins

A Barcelona hi ha una bona xarxa d'autobusos i metro que és suficient gairebé a tots els barris de la ciutat i el tren reforça la xarxa en alguns punts.

Aquesta xarxa ha anat millorant, especialment pel que fa als autobusos i al metro, partint d'una situació que ja l'any 1992 es considerava correcta.

En fer l'anàlisi desglossada territorialment, torna a quedar palesa la suficiència de la xarxa d'autobusos i metro a

tots els districtes i la diferent distribució del ferrocarril. L'únic cas excepcional és Sarrià-Sant Gervasi, que obté una baixa puntuació en la quantitat de metro i una de força elevada en els ferrocarrils, la que respon al nom de tren de Sarrià que la gent dóna a aquesta línia.

Les puntuacions varien poc segons les característiques dels entrevistats, però el metro està més ben puntuat per més usuaris. 