



MONOGRAFIES

Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona (12-16 anys)

Departament d'Estudis i Avaluació de l'Institut Municipal d'Informàtica (IMI)

L'Institut Municipal d'Educació de Barcelona (IMEB) impulsa cada any l'Audiència pública per als nois i noies de Barcelona. L'Audiència pública és una forma de participació a través de la qual la ciutadania fa propostes a l'Administració municipal, que d'aquesta manera s'obre a la gent jove perquè, després d'un procés de reflexió col·lectiva, presentin les seves conclusions en una sessió presidida per l'Alcalde. La VII Audiència pública als nois i noies de Barcelona va tenir lloc el passat 13 de maig de 2002 i, sota el títol "Ens movem per Barcelona. Com veiem la mobilitat a la ciutat?", va abordar el tema de la mobilitat i la gent jove, tot fent referència als diferents desplaçaments que duen a terme els nois i noies barcelonins en la seva vida quotidiana. La celebració de l'Audiència pública per als nois i noies de Barcelona va ser una ocasió per reflexionar de manera col·lectiva sobre com els joves viuen la ciutat des del punt de vista de la mobilitat. En aquest context, el Comissionat del Pacte per la Mobilitat i el Pla de Seguretat Viària, en col·laboració amb l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona, encarregà una investigació que ha aportat dades objectives sobre aquest aspecte i permet fonamentar el diàleg i la reflexió de tots els actors implicats. L'estudi ha estat realitzat pel Departament d'Estudis i Avaluació (Institut Municipal d'Informàtica) de la Direcció de Comunicació Corporativa i Qualitat.

L'objectiu general d'aquesta investigació és, doncs, conèixer els hàbits dels nois i noies estudiants d'educació secundària obligatòria (ESO) a l'hora d'efectuar els desplaçaments necessaris per dur a terme activitats quotidianes, tant en la vida escolar com de lleure, així com també el seu grau de satisfacció i les expectatives que tenen respecte del sistema vigent de transport públic.

La metodologia emprada ha estat un estudi quantitatiu basat en 4.489 entrevistes autoemplenades sota supervisió, subministrades a una mostra representativa d'alumnat d'educació secundària obligatòria (entre 12 i 16 anys) procedents de diverses escoles de Barcelona. L'alumnat va ser prèviament seleccionat d'acord amb quotes segons la distribució real de la població estudiantil. La selecció fou aleatòria, i es va tenir en compte la dependència del centre acadèmic (públic o concertat), el districte municipal d'ubicació, el nombre d'alumnes i el curs escolar dels nois i noies. El treball de camp va tenir lloc entre el 2 i el 26 d'abril de 2002.

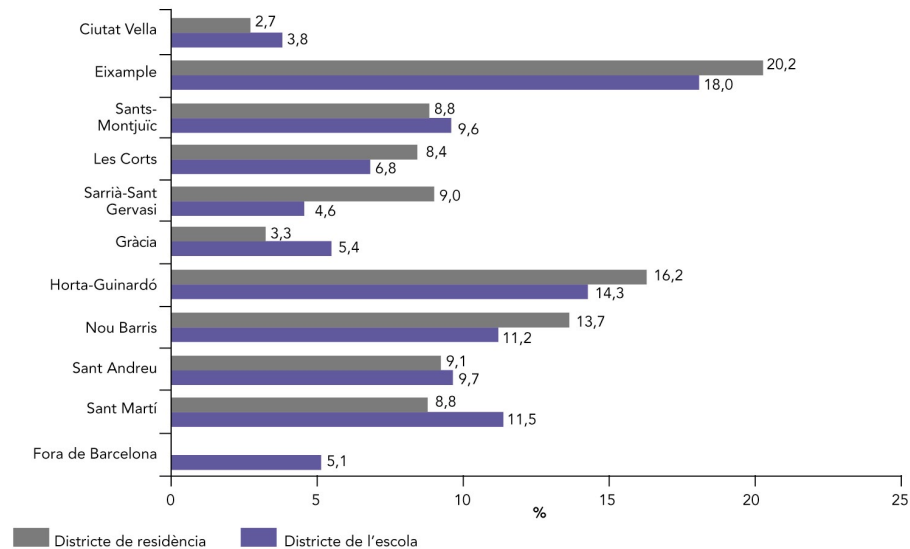
Perfil dels nois i noies

El 70,5 % dels nois i noies entrevistats tenen 13, 14 i 15 anys. Hi ha un 14,3 % que es troba entre els 16 i els 17 anys, en el darrer curs de l'ESO.

Tres quartes parts assisteixen a escoles concertades i la resta va a centres de titularitat pública.

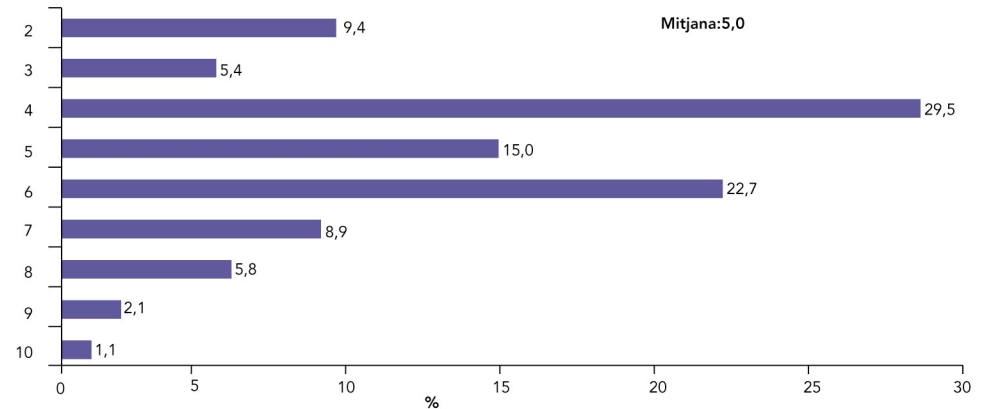


Gràfic 1.
Districte municipal de l'escola i de residència de l'alumnat d'ESO. Barcelona, 2002



Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

Gràfic 2.
Nombre de desplaçaments de l'alumnat d'ESO. Barcelona, 2002



Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

L'Eixample és el districte que concentra més alumnat, tant que hi resideix com que assisteix a escoles del districte. Sarrià-Sant Gervasi és el districte que presenta una diferència més gran entre els nois i noies que hi viuen i els que hi van a escola, a favor d'aquests darrers, mentre que a Gràcia i Sant Martí es dona el fenomen invers (gràfic 1).

En total, el 66,8 % de l'alumnat assisteix a escoles ubicades al mateix districte on resideix, un 28 % va a una escola situada a un districte diferent i un 5,1 % viu fora de Barcelona.

Hàbits de mobilitat

1. Desplaçaments quotidians

En aquest capítol es determina com es desplaça la gent jove a l'hora de realitzar les seves activitats diàries, amb quina freqüència ho fan, quant de temps empren en els desplaçament, en quin horari es realitzen més sovint i com determinades variables objectives —sexe, edat, districte o dia de la setmana estudiat— influeixen en aquests aspectes.



1.1 Nombre de desplaçaments

Els nois i noies entrevistats es desplacen cinc vegades al dia com a mitjana els dies feiners. La mitjana s'incrementa en els de tercer i quart curs d'ESO (5,2 i 5,1 respectivament) i disminueix quan viuen fora de Barcelona (4,1) o bé en un districte diferent al de l'escola (4,7). En conseqüència, les escoles situades als districtes on hi ha més alumnat resident fora d'aquest (és a dir, a Sarrià-Sant Gervasi, Eixample i Horta-Guinardó) són les que presenten una mitjana més baixa de trajectes per persona: en tots aquests casos, la mitjana es troba per sota de 5. Dimarts, dijous i divendres són els dies de la setmana en què es donen més desplaçaments.

Si fem extensives aquestes dades al total d'estudiants d'ESO de la ciutat, tenim que el nombre total de viatges duts a terme en un dia feiner és d'aproximadament 275.000 (gràfic 2).

1.2 Itineraris més freqüents

Les rutes més habituals són les que tenen lloc entre casa i l'institut, bé amb un desplaçament intermedi al domicili o sense. Concretament, el 22,7 % de l'alumnat segueix aquests recorreguts. A continuació se situen els itineraris que inclouen un desplaçament per dur a terme una activitat —esportiva o de lleure— a la sortida de l'institut. En aquest cas, el nombre de persones que es desplacen directament des de l'institut cap a l'indret on té lloc l'activitat és molt similar al de les que passen prèviament per casa. Quan s'ha de dur a terme una activitat esportiva és quan hi ha més tendència a fer un desplaçament intermedi al domicili. D'altra banda, el 53 % dels nois i noies entrevistats es desplacen a casa seva al migdia.

Hi ha un percentatge important, pràcticament el 40 %, que realitza itineraris menys habituals. Es tracta, majoritàriament, d'itineraris més complexos i integrats per més trajectes, de manera que aquests nois i noies són els que presenten una mobilitat més intensa (taula 1).

Taula 1.
Itineraris més freqüents de l'alumnat d'ESO. Barcelona, 2002

% de l'alumnat										
13,39	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Institut ▶	Casa					
9,28	Casa ▶	Institut ▶	Casa							
6,76	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Esport ▶	Casa			
5,98	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Lleure ▶	Casa			
5,98	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Lleure ▶	Casa					
5,22	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Esport ▶	Casa					
3,28	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Institut ▶	Esport ▶	Casa				
3,15	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Institut ▶	Lleure ▶	Casa				
2,25	Casa ▶	Institut ▶	Lleure ▶	Casa						
2,03	Casa ▶	Institut ▶	Esport ▶	Casa						
1,43	Casa ▶	Institut ▶	Lleure ▶	Institut ▶	Casa					
1,34	Casa ▶	Institut ▶	Casa ▶	Lleure ▶	Lleure ▶	Casa				

La resta, el 39,9 %, realitzen altres itineraris menys freqüents.
Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona, 2002. Ajuntament de Barcelona.

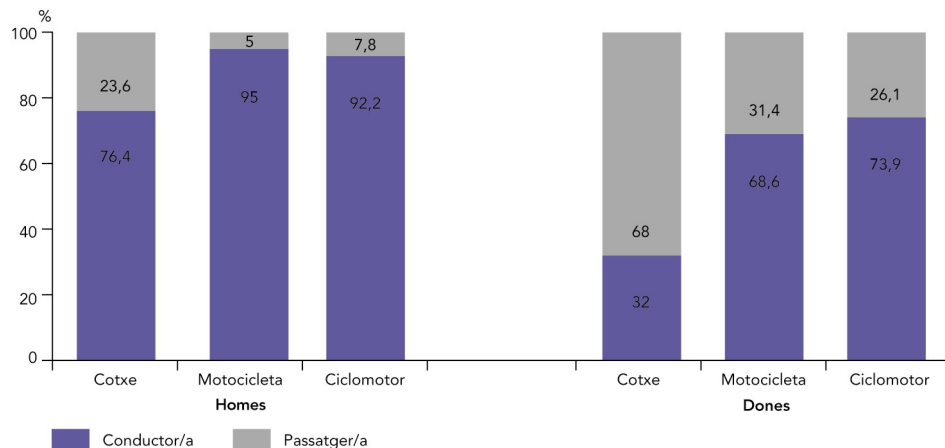
1.3 Desplaçaments més freqüents

La gran majoria de desplaçaments que realitza l'alumnat d'ESO tenen lloc entre el domicili i l'escola i a l'inrevés: si sumem ambdós itineraris, tenim que representen el 53,5 % del total de desplaçaments. A continuació, però ja a una distància considerable, se situen els trajectes entre els espais de lleure i la llar i els que tenen lloc en direcció contrària (gràfic 3).

El divendres és el dia de la setmana



Gràfic 3.
Persones lesionades i mortes en accidents de trànsit segons la posició en el vehicle i el sexe. Barcelona, 2000



Font: Lesionats per accident de trànsit atesos als serveis d'urgències hospitalàries. Sistema d'informació de dades d'urgències hospitalàries dels lesionats per accident de trànsit (DUHAT). Informe 2000. Institut Municipal de Salut Pública. Ajuntament de Barcelona, 2001.

Taula 2.
Tipus de desplaçaments de l'alumnat d'ESO segons el sexe. Barcelona, 2002

	Total (n = 22.540)	Nois (n = 11.538)	Noies (n = 11.002)
Casa E Institut	29,3	29,8	28,7
Institut E Casa	24,2	25,0	23,4
Activitats de lleure E Casa	10,7	9,8	11,7
Casa E Activitats de lleure	8,2	7,4	9,0
Esports/activitats extraescolars E Casa	5,7	6,7	4,6
Institut E Activitats de lleure	5,1	4,7	5,6
Casa E Esports/activitats extraescolars	4,0	4,9	3,1
Activitats de lleure E Activitats de lleure	3,7	3,1	4,4
Lleure E Institut	2,2	1,9	2,4
Institut E Esports/activitats extraescolars	1,9	2,0	1,9
Altres E Casa	1,1	1,0	1,1
Altres desplaçaments	3,9	3,8	4,1

n: trajectes diferents.

Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona, 2002. Ajuntament de Barcelona.

en què es produeixen més desplaçaments cap a activitats de lleure i també, en conseqüència, el dia en què menys nois i noies van directament a casa seva des de l'escola.

En general, s'observa que els nois tendeixen més a fer activitats esportives i extraescolars, mentre que les noies porten a terme més activitats de lleure (taula 2).

1.4 El mitjà de transport utilitzat

Si considerem la globalitat dels trajectes realitzats, veiem que el 73,6 % dels desplaçaments que porten a terme les persones entrevistades els dies feiners es fan a peu. A continuació se situa l'autobús, el cotxe i el metro. La moto, que, tal com veurem, ocupa un lloc prioritari en les preferències dels nois i noies d'aquesta edat, és utilitzada només en un 1,6 % dels viatges. Els desplaçaments al domicili des de les activitats esportives o extraescolars són els que registren menys viatges a peu i on més s'utilitza el cotxe i el transport públic (taula 3).

Com a tendència general, i si tenim en compte el districte de residència de la persona entrevistada, s'observa un comportament diferenciat entre aquelles que viuen a Sarrià-Sant Gervasi, les que viuen fora de Barcelona i de la resta de districtes de la ciutat. Els nois i noies de Sarrià-Sant Gervasi i els que viuen fora de Barcelona són els que menys es desplacen a peu, mentre que els de Nou Barris, Sant Andreu i Ciutat Vella són els que ho fan més. Aquesta menor



Taula 3.
Mitjà de transport utilitzat per l'alumnat d'ESO (multiresposta). Barcelona, 2002

	Total (n = 22.540)	Casa E Institut (n = 6.598)	Institut E Casa (n = 5.455)	Activitats de lleure E Casa (n = 2.416)	Casa E Activitats de lleure (n = 1.842)	Esports/activitats extraescolars E Casa (n = 1.289)	Institut E Activitats de lleure (n = 1.154)	Casa E Esports/ activitats extraescolars (n = 906)
A peu	73,6	73,9	77,6	73,7	75,8	59,4	80,8	67,5
Autobús	8,5	9,1	9,8	5,9	4,7	10,6	7,2	11,6
Metro	6,8	6,2	6,0	7,0	6,5	7,8	6,8	8,4
Cotxe	7,5	7,8	3,8	8,6	8,1	18,8	2,8	9,5
Moto	1,6	1,3	1,2	2,3	2,4	1,3	1,3	1,3
Bicicleta	0,4	0,1	0,1	0,8	1,2	0,5	0,1	0,9
Altres	2,4	2,3	2,2	2,4	2,1	2,6	1,4	1,9

n: trajectes diferents.

Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona, 2002. Ajuntament de Barcelona.

Taula 4.
Mitjà de transport utilitzat per l'alumnat d'ESO segons el districte de l'escola (multiresposta). Barcelona, 2002

	Total (n = 22.540)	Ciutat Vella (n = 690)	Eixample (n = 4.389)	Sants- Montjuïc (n = 2.087)	Les Corts (n = 1.960)	Sarrià- Sant Gervasi (n = 1.627)	Gràcia (n = 742)	Horta- Guinardó (n = 3.407)	Nou Barris (n = 3.267)	Sant Andreu (n = 2.288)	Sant Martí (n = 2.083)
A peu	73,6	87,7	64,2	72,4	75,5	42,2	79,2	73,1	81,6	88,5	82,9
Autobús	8,5	1,7	12,2	13,3	10,1	16,5	2,3	8,8	5,4	2,3	3,5
Metro	6,8	5,7	14,0	4,8	1,9	5,2	7,0	7,4	4,8	3,8	5,1
Cotxe	7,5	2,3	6,6	6,8	10,6	15,0	5,7	7,9	7,0	4,8	6,8
Autocar	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	4,7	0,0	0,4	0,1	0,0	0,0
Moto	1,6	2,0	1,3	1,2	1,0	6,4	3,6	1,8	0,9	0,3	0,5
Bicicleta	0,4	0,3	0,1	0,7	0,4	0,6	0,3	0,6	0,1	0,1	0,6
Patins	0,3	0,0	0,3	0,5	0,3	1,0	0,7	0,2	0,2	0,1	0,2
Tren	0,4	0,3	0,6	0,1	0,1	0,7	1,5	0,2	0,1	0,5	0,2
Taxi	0,3	0,1	0,3	0,2	0,3	0,9	0,5	0,1	0,1	0,1	0,3
Ferrocarrils de la Generalitat	1,0	0,3	1,2	0,5	0,1	10,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Funicular	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

n: trajectes diferents.

Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona, 2002. Ajuntament de Barcelona.

presència dels desplaçaments a peu és compensada entre els alumnes de Sarrià-Sant Gervasi i de fora de Barcelona amb un pes més important tant del transport públic com del privat: així, el 26,4 % dels desplaçaments d'alumnes que viuen a Sarrià-Sant Gervasi i el 33,6 % dels que resideixen fora de Barcelona es fan amb algun tipus de transport públic, un percentatge que és del 16,7 % per al total de l'alumnat. D'altra banda, un 17 % dels trajectes dels que viuen a Sarrià-Sant



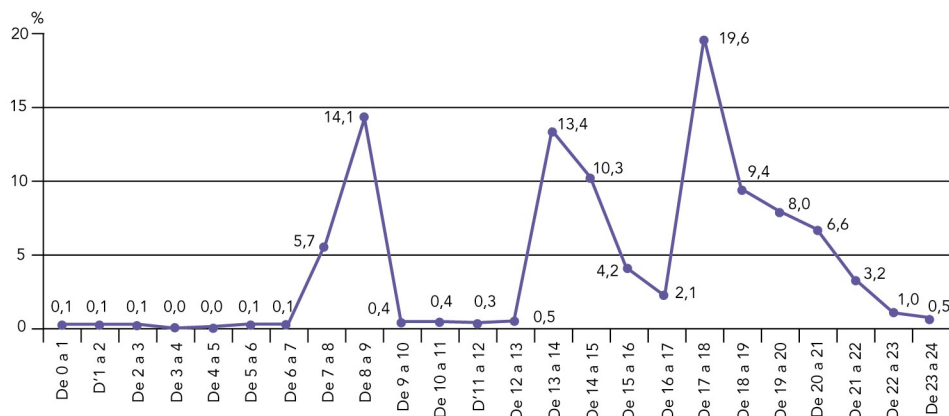
Gervasi i un 27,7 % dels de fora de Barcelona tenen lloc en cotxe o moto, mentre que aquests mitjans són utilitzats en el 9,1 % dels desplaçaments del total de nois i noies entrevistats.

Aquesta tendència s'accentua en-cara més si el que considerem és el districte on s'ubica l'escola: així, les persones que van a escoles de Sarrià-Sant Gervasi efectuen a peu el 42,2 % del total de desplaçaments, en transport públic el 32,4 % i en cotxe o moto el 21,4 %. Pel que fa al trajecte entre la llar i l'institut, el percentatge que el fan a peu es redueix fins al 28,2 %. Un 21,9 % fa aquest desplaçament en cotxe, un 19,3 % en autobús i un 11,9 % en Ferrocarrils de la Generalitat. L'Eixample és el segon districte amb menys viatges a peu a l'escola: representen un 64,2 % del total, mentre que a la resta de districtes el percentatge supera el 70 % (taula 4).

Igualment, els mitjans de transport utilitzats difereixen segons si el districte de residència coincideix amb el de l'escola o no. Mentre que més del 81 % de trajectes que fan els nois i noies del primer grup són a peu, aquesta dada no arriba al 60 % en el cas dels que viuen en un districte diferent d'aquell on estan escolaritzats. Aquests tendeixen a utilitzar força més l'autobús, el metro i —en menor mesura— el cotxe. Aquesta tendència, lògicament, s'accentua encara més entre els que resideixen fora de Barcelona i van a escola a la ciutat: en aquest cas, només el 35 % dels trajectes es fan a peu i augmenta la importància del cotxe (24,5 % dels desplaçaments) i del tren (6,1 %).

Finalment, la influència de l'edat en la manera de desplaçar-se es reflecteix en una progressiva pèrdua de pes del viatge a peu i en cotxe, compensada per l'increment de l'ús del metro i els Ferrocarrils de la Generalitat. A quart d'ESO és on el nivell d'ús de la moto és més alt, tot i que, amb un 3,3 % del total de viatges en aquest grup, no assoleix percentatges significatius.

Gràfic 4.
Distribució percentual de trajectes durant el dia de l'alumnat d'ESO. Barcelona, 2002



Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

1.5 Horaris dels desplaçaments

La majoria de desplaçaments es concentren en tres franges horàries: entre les 8.00 i les 9.00, entre les 13.00 i les 15.00 i entre les 17.00 i les 18.00. La concentració més gran, però, té lloc a la tarda, entre les 17.00 i les 18.00, quan es produeixen gairebé el 20% de tots els desplaçaments diaris i es mouen el 80 % dels alumnes. Altres trams horaris amb una alta mobilitat són entre les 14.00 i les 16.00 i entre les 18.00 i les 21.00 (gràfic 4).

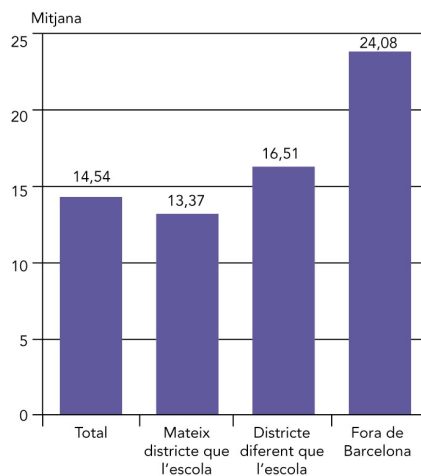
1.6 Temps mitjà dels desplaçaments

Com a mitjana, l'alumnat d'ESO empra 14 minuts i 54 segons per efectuar un desplaçament. Aquesta mitjana oscil·la entre els 13 minuts i 37 segons emprats pels alumnes que viuen en el mateix districte on van a escola i els 24 minuts i 8 segons dels que viuen fora de Barcelona (gràfic 5).

Si observem el temps mitjà de durada segons el tipus de desplaça-



Gràfic 5.
Temps mitjà emprat per l'alumnat d'ESO en els desplaçaments segons el districte de residència. Barcelona, 2002



En minuts.
 Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

ment, observem que els que tenen lloc entre les activitats de lleure i el domicili són els més curts (13 minuts i 32 segons), seguits dels que es fan entre la llar i l'institut (13 minuts i 50 segons). En aquest sentit, és interessant comprovar que en els desplaçaments en sentit invers (de l'institut a la llar), s'empren com a mitjana 33 segons més. En l'altre extrem, els desplaçaments que tenen com a motiu la pràctica d'esport o d'activitats extraescolars són els que tenen una durada més llarga, especialment els que tenen l'institut com a punt de partida (17 minuts i 27 segons).

2. Activitats escolars

Aquí s'analitza la manera com es van desplaçar les persones enquestades en el cas de les sortides emmarcades en les activitats educatives del centre. Es va demanar al professorat quin mitjà de transport havia utilitzat en la darrera sortida que havien fet fora de l'institut, tenint en compte dues possibilitats: excursions de curta durada, que acostumen a generar un trajecte dins dels límits de la ciutat, i sortides de mitja durada (més d'un dia), que impliquen un desplaçament fora dels límits de la ciutat.

Per desplaçar-se en la majoria de sortides d'un dia organitzades fora de l'institut, els alumnes van utilitzar el metro (48,8 % dels casos), si bé la presència de l'autocar (25,2 %) i el viatge a peu (17,9 %) també és significativa. L'autobús es va utilitzar en un 9,7 % dels casos estudiats. Cap escola no va utilitzar la bicicleta en les seves sortides. El transport públic, doncs, domina clarament sobre l'opció privada. Les sortides a peu són més habituals a primer i segon d'ESO que en els darrers cursos, i també són més freqüents a les escoles de l'Eixample, Sarrià-Sant Gervasi, Sants-Montjuïc i Ciutat Vella.

A les excursions de més d'un dia, els mitjans són menys diversificats: el 81,3 % de les sortides de més d'un dia que van tenir lloc en el marc de les activitats escolars es van fer en autocar, el 7,1 % va utilitzar el tren, el 6,4 % l'avió i el 10 % altres mitjans. L'avió va ser usat per l'alumnat d'escoles de Les Corts i Sarrià-Sant Gervasi, mentre que els altres mitjans són utilitzats en la mateixa mesura pel dels diversos cursos, districtes i tipus d'escola.

3. Activitats de lleure

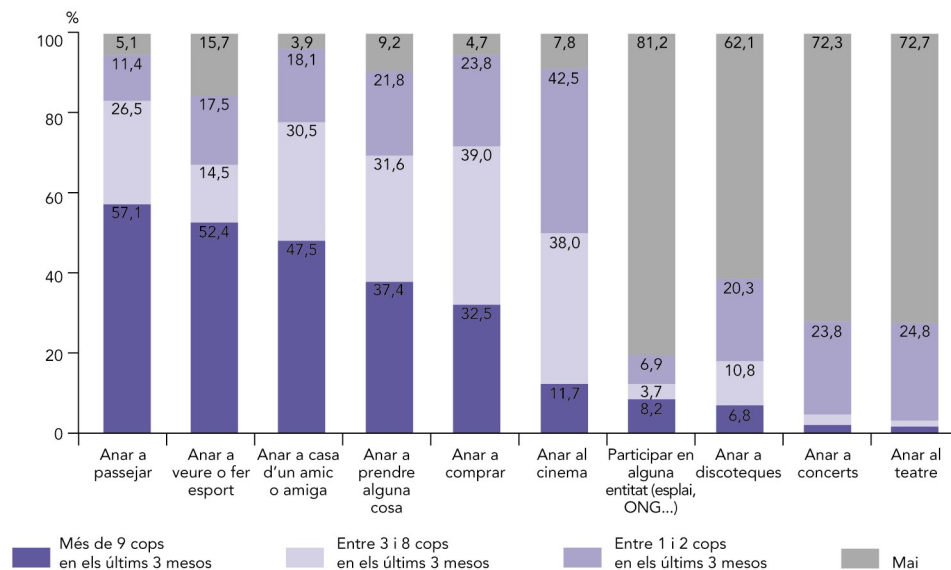
Aquest apartat permet conèixer amb quina assiduitat la gent jove realitza un seguit d'activitats en el seu temps de lleure i com s'hi desplaça regularment.

Anar a passejar, anar a veure o a practicar un esport i anar a casa d'algun amic o amiga són les activitats que els nois i noies practiquen de manera més habitual en el seu temps de lleure. En canvi, gairebé tres quartes parts dels joves entrevistats no han anat a cap concert ni al teatre en els darrers tres mesos. El 18,8 % de les persones entrevistades ha participat en alguna entitat en aquest període, i el 37,9 % ha anat com a mínim un cop a una discoteca (gràfic 6).

El grau d'autonomia dels nois i noies és una variable determinant en el mitjà de transport utilitzat en el temps de lleure. A mesura que augmenta l'autonomia, bé per l'edat o bé pel tipus d'activitat realitzada, disminueix l'ús del cotxe i augmenta el viatge a peu o en transport públic.



Gràfic 6.
Freqüència amb què l'alumnat d'ESO ha desenvolupat algunes activitats de lleure.
Barcelona, 2002



Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

Per dur a terme les tres activitats més habituals —anar a passejar, anar a veure o a fer esport i anar a casa d'un amic o amiga—, la gran majoria es desplaça a peu. El passeig és l'activitat en què més es va a peu i també en què l'ús de la bicicleta és més estès (gràfic 7).

Els nois i noies que van habitualment a les discoteques són un sector minoritari i representen un 6,8 % del total. Tot i que hi van majoritàriament en transport públic, són el sector amb un percentatge més alt d'ús de la moto (gràfic 8).

Valoració del sistema de transport públic

Aquest capítol aprofundeix en la vivència que tenen els nois i noies respecte al sistema de transport i a la mobilitat de la ciutat: quina percepció en tenen, quines preferències expressen espontàniament, quines expectatives els genera i com s'acompleixen aquestes expectatives, és a dir, quins són els punts febles que detecten en el servei.

1. Demandes al transport públic

Les qüestions relacionades amb el preu és l'aspecte que més sovinteja entre l'alumnat d'ESO a l'hora de prioritzar una demanda per al transport

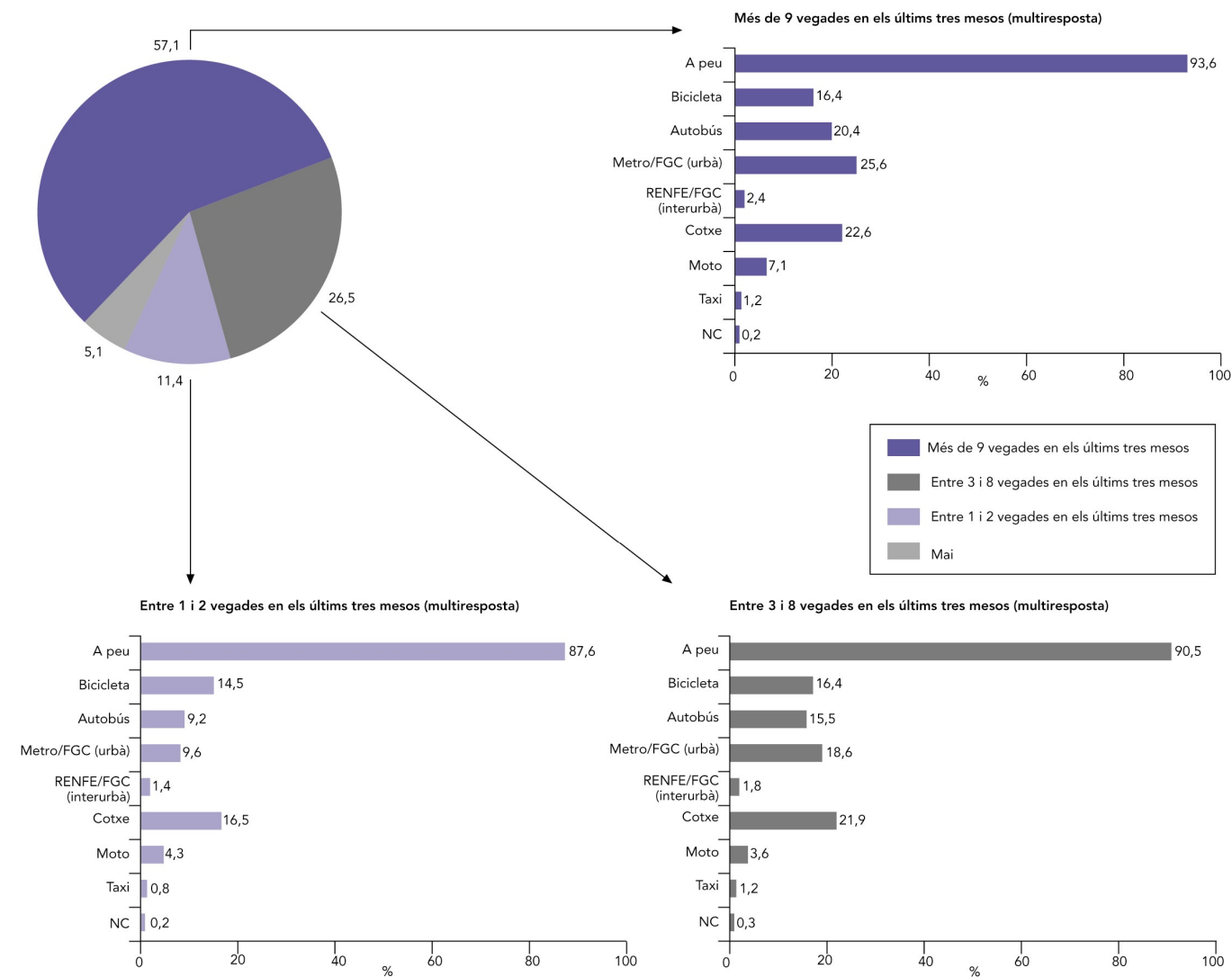
públic: un 20,6 % sol·licita que el transport sigui més barat i un 6,9 % que sigui gratuït.

Altres aspectes sol·licitats són els vinculats a l'eficàcia del servei: més freqüència de pas (12,7 %), que els cotxes tinguin més capacitat (10,7 %) i que la xarxa s'estengui geogràficament (7,4 %). Precisament aquesta darrera demanda és majoritària entre els que viuen fora de Barcelona, mentre que els nois i noies de Ciutat Vella i Gràcia són els que més incideixen en l'abaratiment del transport.

Les demandes varien lleugerament a mesura que la persona és més gran: mentre que al primer curs d'ESO la demanda d'una major capacitat dels cotxes gairebé s'equipara a la del menor preu dels transports, en els cursos superiors guanyen terreny tant la demanda d'abaratiment com la de gratuïtat i d'ampliació de l'horari dels transports (taula 5).



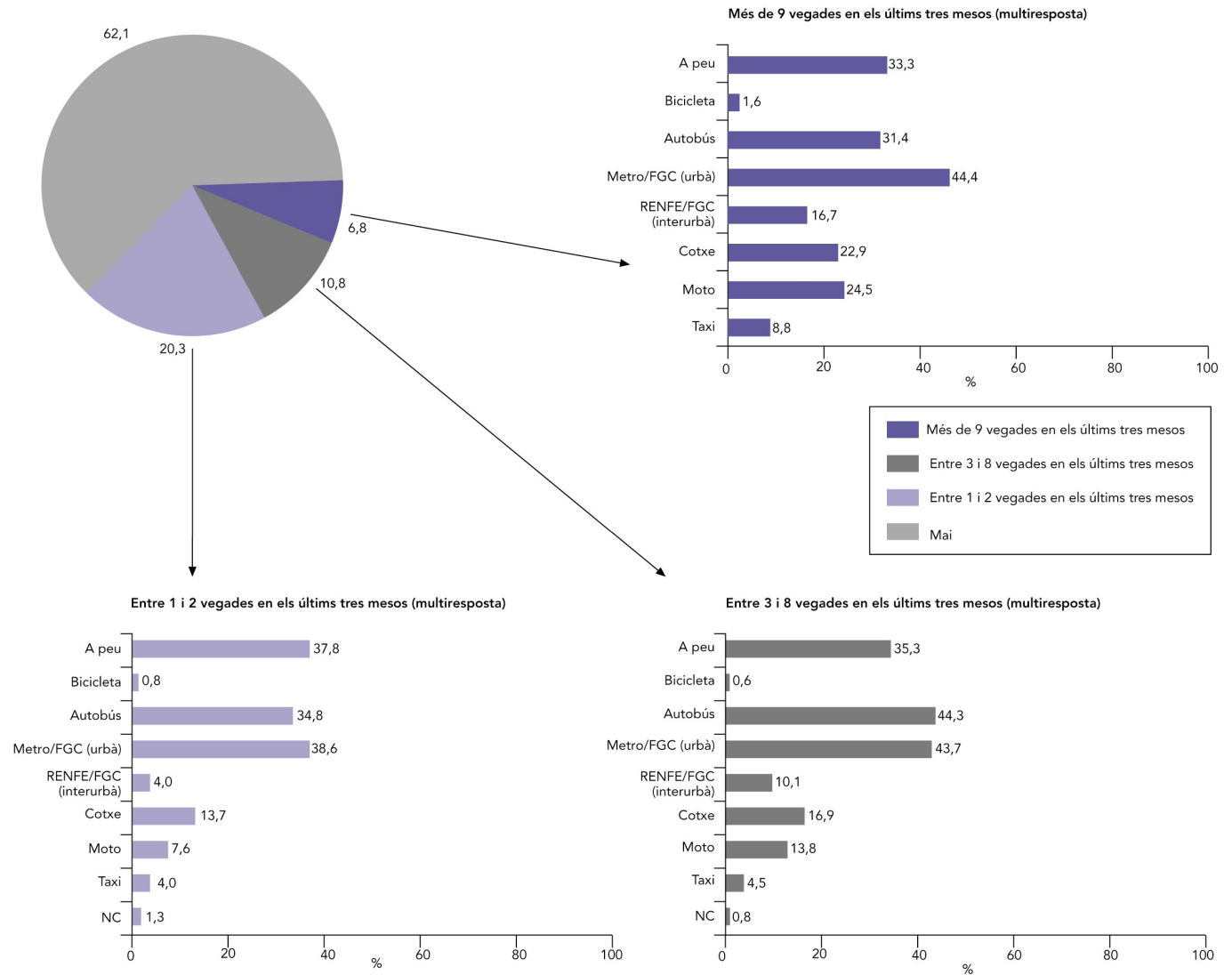
Gràfic 7.
Anar a passejar: freqüència i mitjà utilitzat per l'alumnat d'ESO. Barcelona, 2002



FGC: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
 Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.



Gràfic 8.
Anar a discoteques: freqüència i mitjà de transport utilitzat per l'alumnat d'ESO. Barcelona, 2002



FGC: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.



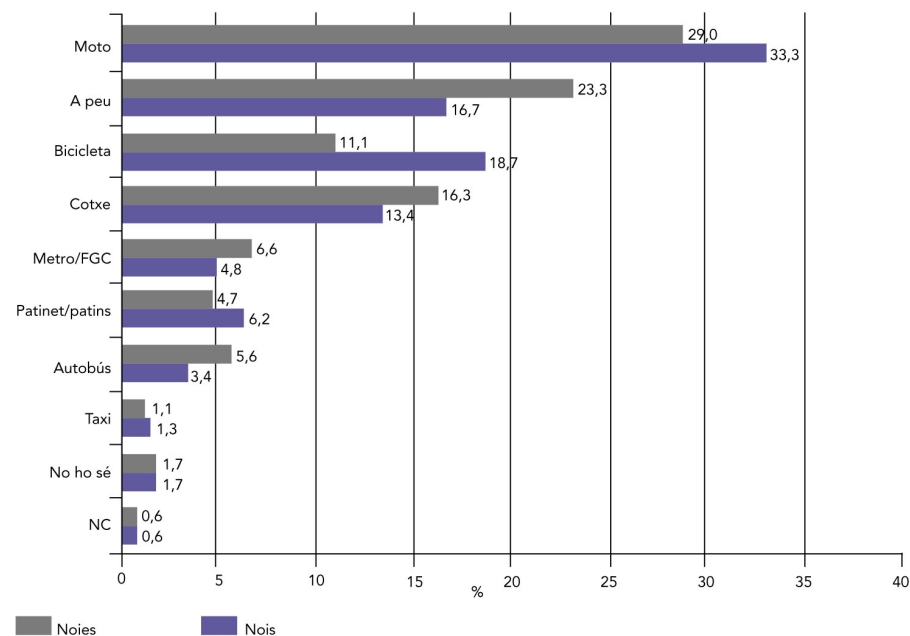
Taula 5.
Demandes de l'alumnat d'ESO pel que fa al transport públic segons el curs escolar (multiresposta). Barcelona, 2002

	Total (n = 4.489)	Primer (n = 1.109)	Segon (n = 1.135)	Tercer (n = 1.072)	Quart (n = 1.173)
Preu més barat	20,6	14,1	21,8	21,8	24,6
Més freqüència de pas	12,7	12,6	12,8	14,5	11,0
Més capacitat	10,7	13,3	12,4	10,1	7,0
Ampliar la xarxa	7,4	5,9	6,8	8,0	8,8
Transports gratuïts	6,9	7,0	5,5	6,3	8,6
Seguretat	4,7	5,0	4,4	2,8	6,4
Ampliar l'horari	4,3	1,4	2,6	4,3	8,5
Més rapidesa	3,7	3,3	3,1	4,5	4,1
Comoditat	3,2	4,4	3,6	2,3	2,3
Que el metro estigui més net	2,8	3,8	2,8	2,6	1,9
Puntualitat	2,1	2,3	1,7	2,9	1,6
Més ecològics	1,7	3,2	2,1	1,0	0,7
Millorar el servei	1,2	1,3	1,4	1,3	0,8
Més seients al metro i l'autobús	1,1	1,7	1,4	1,1	0,3
Altres desplaçaments	6,8	9,5	7,0	9,7	4,3
Res	2,8	2,6	2,9	3,3	2,4
NS/NC	7,4	8,6	7,8	6,7	6,7

n: trajectes diferents.

Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona, 2002. Ajuntament de Barcelona.

Gràfic 9.
Mitjà de transport que l'alumnat d'ESO escolliria si pogues triar per anar a l'escola, segons el sexe. Barcelona, 2002



FGC: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

2. El mitjà preferit per anar a l'escola

La moto és el mitjà que més nois i noies escollirien espontàniament per anar a l'escola. Un 31,2 % triaria aquest mitjà, mentre que el 19,8 % aniria a peu, el 15,1 % optaria per la bicicleta i el 14,8 % pel cotxe.

Hi ha diverses variables que influeixen en l'opció espontània de l'alumnat a l'hora de triar un mitjà determinat. En primer lloc, tenim que les opcions difereixen segons el sexe: l'opció per la moto és més alta entre els nois, mentre que, en l'esfera del transport privat, les noies s'inclinen més pel cotxe. Igualment, les noies s'inclinen més per anar a peu i opten per la bicicleta en un percentatge sensiblement menor que els nois (gràfic 9).

L'edat també orienta fortament l'elecció dels nois i noies. Com més grans són, més augmenta el percentatge d'aquells que anirien a peu i disminueix el dels qui triarien la bicicleta o els patins. L'opció per la moto es fa majoritària a partir de segon



d'ESO, però entre els alumnes de primer la bicicleta és el mitjà més esmentat.

El districte de residència i encara més el districte on s'ubica l'institut també influeixen en el mitjà triat: els nois i noies que van a escoles situades a Sarrià-Sant Gervasi i Gràcia són els que més prioritzen la moto, els de l'Eixample i Sant Martí els que més escullen la bicicleta i els de Sant Martí els que més anirien a peu.

Si posem en relació el mitjà de transport que escull espontàniament l'alumnat amb el que fan servir realment, tenim que el 31 % dels que han utilitzat el mitjà majoritari, és a dir, anar a peu, farien el desplaçament en moto si poguessin triar, mentre que un 25,5 % continuaria anant a peu. Entre els que van en cotxe, la majoria (33 %) continuaria fent servir aquest mitjà i un 27,5 % el canviaria per la moto. El 33,5 % dels que usen l'autobús triarien la moto, el 19,2 % el cotxe i el 16 % es quedaria amb l'autobús. Els usuaris del metro, en canvi, són més fidels a aquest mitjà i són gairebé tants els que continuarien anant en metro (24 %) com els que el canviarien per la moto (27 %) (taula 6).

3. Els mitjans preferits per moure's per Barcelona

La moto i el cotxe són els mitjans que més sovint s'esmenten espontàniament com a idonis per moure's per la ciutat. El metro i els Ferrocarrils de la Generalitat se situen en tercer lloc. Els percentatges dels que consideren el viatge a peu,

Taula 6.
Transport escollit per anar a l'escola segons el transport utilitzat realment. Barcelona, 2002

	A peu (n = 890)	Bici (n = 677)	Bus (n = 201)	Metro/ FGC* (n = 255)	Cotxe (n = 663)	Moto (n = 1.401)	Taxi (n = 55)	Patinet/ patins (n = 246)	No ho sé (n = 75)	NC (n = 26)
Total	19,8	15,1	4,5	5,7	14,8	31,2	1,2	5,5	1,7	0,6
A peu	25,5	15,8	3,0	3,9	11,4	30,9	1,1	6,0	1,9	0,6
Autobús	5,7	13,9	15,9	3,5	19,2	33,6	2,2	3,7	2,0	0,2
Metro/FGC*	7,2	15,0	3,8	24,1	16,0	27,0	1,9	3,8	0,9	0,3
Cotxe	7,9	13,1	5,5	5,7	33,2	27,5	0,9	5,2	0,7	0,4
Autocar escolar	4,3	4,3	4,3	10,6	21,3	44,7	0,0	6,4	0,0	4,3
Moto	1,6	3,2	1,6	4,8	9,5	69,8	1,6	4,8	1,6	1,6
Bicicleta	0,0	33,3	0,0	0,0	0,0	33,3	0,0	33,3	0,0	0,0
Patins	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tren RENFE	7,4	18,5	0,0	25,9	11,1	33,3	3,7	0,0	0,0	0,0
Taxi	12,5	37,5	0,0	0,0	12,5	25,0	12,5	0,0	0,0	0,0
NC	10,7	17,9	10,7	3,6	17,9	28,6	0,0	3,6	3,6	3,6

n: trajectes diferents.

*Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona, 2002. Ajuntament de Barcelona.



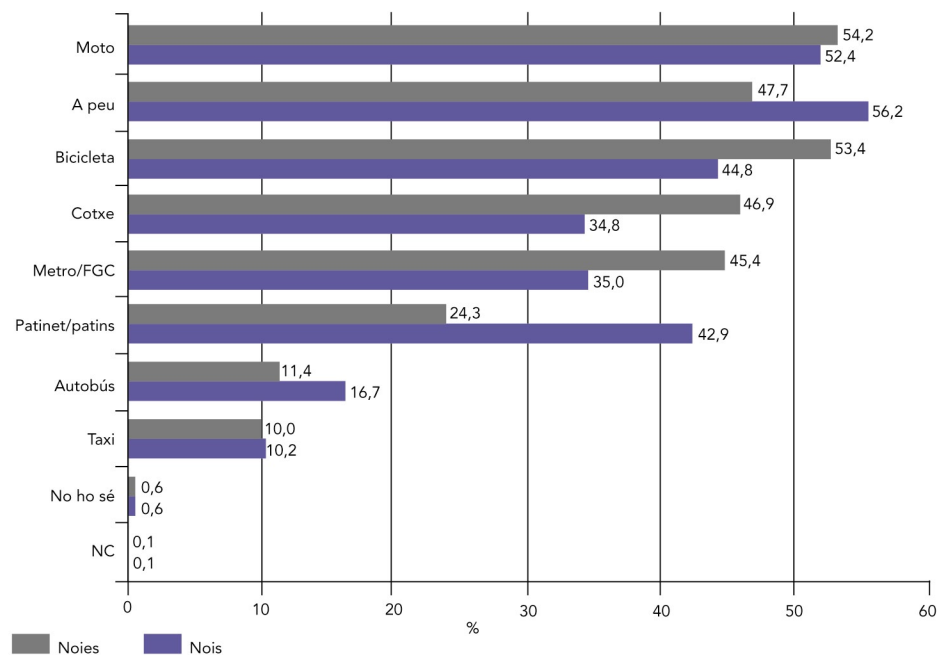
l'autobús i la bicicleta com a mitjans òptims per la ciutat, però, no són menyspreables.

Les preferències respecte als diversos sistemes de transport difereixen segons el sexe: mentre que les noies tenen una preferència més gran per anar a peu i pel transport públic (metro i autobús), els nois s'inclinen més per la bicicleta o per la moto (gràfic 10).

L'edat també orienta les opcions triades per desplaçar-se: la bicicleta i el patinet van perdent força quan avança l'edat dels nois i noies, al contrari del que passa amb el metro i la moto. En canvi, els percentatges dels qui prefereixen altres mitjans majoritaris com ara anar a peu, l'autobús o el cotxe es mantenen estables.

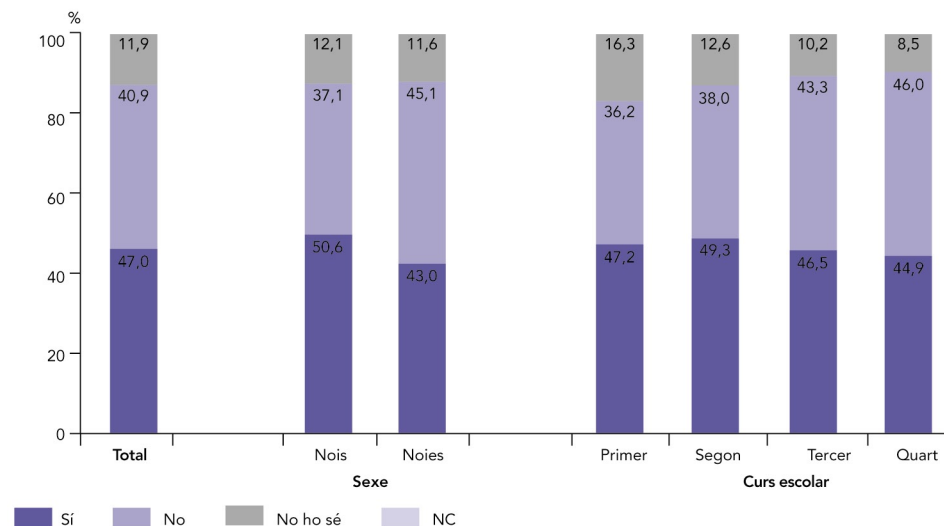
Si analitzem el mitjà preferit segons el districte de residència, també s'observen tendències força marcades: els nois i noies de fora de Barcelona i els de Sarrià-Sant Gervasi, Sants-Montjuïc, Nou Barris i Sant Andreu són els que menys trien anar a peu. També són els de Sarrià-Sant Gervasi els que més prefereixen la moto i el taxi, mentre que els de Ciutat

Gràfic 10.
Mitjà de transport que l'alumnat d'ESO escolliria si pogués triar per moure's per la ciutat, segons el sexe. Barcelona, 2002



FGC: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

Gràfic 11.
«Consideres que la xarxa de transport públic de Barcelona disposa d'una dotació suficient (horaris, serveis, etc.)?» Segons el sexe i el curs escolar. Barcelona, 2002



Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.



Vella són els que més farien servir la bicicleta i menys l'autobús. L'Eixample i Sant Martí són altres indrets on la bicicleta té un alt índex d'acceptació.

4. Valoració del transport públic i punts febles detectats

La majoria relativa dels entrevistats (concretament el 47 %) valora positivament el sistema de transport públic de la ciutat i considera que s'ajusta a les seves necessitats. L'alumnat que va a una escola situada al seu mateix districte de residència té una opinió més positiva, mentre que els que viuen fora de Barcelona són els més crítics.

Curiosament, les noies són lleugerament més crítiques que els nois. Igualment, a mesura que es van fent més grans augmenta el percentatge dels qui no se senten satisfets de les prestacions del transport públic; aquest increment és paral·lel a la disminució dels que no es pronuncien (gràfic 11).

Els que consideren que la xarxa de transport públic no s'adapta a les seves necessitats al·leguen la insuficient freqüència de pas (48,6 % de les respostes), la limitació horària (21,9 %) i la necessitat d'ampliar la xarxa de transport públic (20,0 %). La demanda d'ampliació de l'horari dels transports va augmentant a mesura que avança l'edat dels nois i noies: és un motiu d'insatisfacció argumentat pel 12,2 % dels alumnes de primer d'ESO i pel 34,8 % dels de quart.

Sortir de nit

Dues terceres parts de les persones entrevistades surten de nit amb alguna freqüència. Lògicament, el percentatge de nois i noies que afirmen que surten va augmentant com més avança l'edat de la persona entrevistada; així, mentre que a primer d'ESO el 32,6 % diu que no surt mai, aquest percentatge és del 17 % a quart. Globalment, les noies tenen menys hàbit de sortir de nit que els nois: un 27,7 % de les noies i un 22,4 % dels nois afirmen que no surten.

Entre els que surten de nit, el cotxe és el mitjà més utilitzat per tornar a casa: el 32,8 % afirma que utilitza habitualment el vehicle privat. El metro és usat per un 20,5 %, i l'autobús i el viatge a peu pel 13,5 %. La moto presenta aquí un percentatge d'ús del 8,4 %. L'edat és un factor determinant en aquest aspecte: mentre que el 47 % de l'alumnat de primer d'ESO que surt de nit torna a casa en cotxe, a partir de tercer i sobretot a quart d'ESO el metro pren el relleu i només un 24 % fa servir el cotxe, un fet que òbviament va lligat a l'augment del grau d'autonomia a mesura que avança l'edat (taula 7).

El sexe també és una variable important que cal tenir en compte: el 37 % de les noies que surt en alguna ocasió de nit fa servir el cotxe per tornar a casa, un hàbit que es dona només entre el 29,3 % dels nois. En canvi, van a peu el 16 % dels nois i el 10,6 % de les noies. Podem suposar, doncs, que els pares i mares tenen més tendència a acompanyar les noies que no pas els nois en el retorn a casa després de les sortides nocturnes.

Lògicament, en els districtes més allunyats del centre de la ciutat o dels espais lúdics disminueix el pes del viatge a peu: així, els nois i noies que viuen a Ciutat Vella, Gràcia o l'Eixample són els que més tornen a peu a casa, i els de fora de



Taula 7.
«Si surts nit a Barcelona, quin mitjà transport utilitzes habitualment per tornar a casa?» Segons el curs escolar. Barcelona, 2002

	Total (n = 3.339)	Primer (n = 739)	Segon (n = 794)	Tercer (n = 839)	Quart (n = 967)
Cotxe	32,8	46,7	39,3	24,4	24,1
Metro	20,5	11,4	15,5	23,6	28,7
A peu	13,5	13,8	12,5	14,2	13,5
Bus	13,5	13,8	13,6	15,4	11,5
Taxi	8,6	6,9	6,8	10,1	10,0
Moto	8,4	5,0	9,4	9,4	9,1
FGC*	1,0	0,5	0,8	1,7	1,1
Bici	0,9	1,5	1,3	0,4	0,6
RENFE	0,9	0,4	0,9	0,8	1,2

n: trajectes diferents.

*Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona, 2002. Ajuntament de Barcelona.

Barcelona i els de Sants-Montjuïc, Sant Andreu, Sant Martí, Horta-Guinardó i Nou Barris els que fan servir més el cotxe i menys el desplaçament a peu. Al seu torn, els de Sarrià-Sant Gervasi són els que fan servir més la moto.

Entre els que surten de nit però no opten pel transport públic a l'hora de tornar a casa, dos són els motius adduïts principalment: la manca de seguretat i de vigilància (25,9 %) i l'escassa freqüència de pas del metro i l'autobús (24,3 %). L'11,6 % diu que torna acompanyat per pares i familiars; en aquest grup abunden més les noies (15,6 %) que els nois (7,6 %). També els nois fan servir més la moto que les noies (10,3 % i 6,1 % respectivament).

Ús de la bicicleta

Preguntats per l'ús efectiu o per les possibilitats de la bicicleta com a mitjà de desplaçament habitual per la ciutat, trobem que una mica més de la meitat dels nois i noies (concretament el 50,7 %) serien usuaris potencials d'aquest mitjà, ja que afirmen haver-se plantejat la possibilitat de moure's en bicicleta per Barcelona però no haver-se decidit a fer-ho. Una mica més del 30 % no

s'ho ha plantejat mai i un 18,3 % ja ho fa amb certa regularitat.

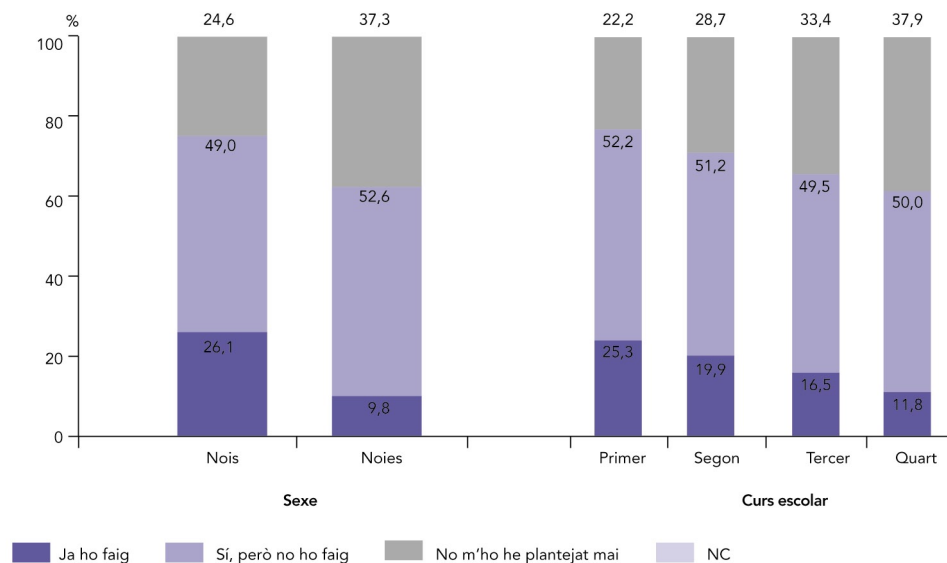
El sexe i l'edat són variables importants a l'hora d'orientar l'actitud cap a l'ús de la bicicleta. Entre els nois són més els que afirmen usar la bicicleta habitualment (26,1 %) que els que no s'ho han plantejat mai (24,6 %), però entre les noies els percentatges s'inverteixen: només un 9,8 % de les noies va regularment en bicicleta, mentre que un 37,3 % no s'ho ha plantejat mai.

Mentre que els usuaris potencials es mantenen al voltant del 50 % dels nois i noies en totes les franges d'edat, sí que varien substancialment els percentatges tant dels usuaris i usuàries reals com dels que no presenten, en principi, una actitud positiva cap a l'ús de la bicicleta per la ciutat. Així, el 25,3 % de l'alumnat de primer d'ESO i l'11,8 % del de quart afirmen anar habitualment en bicicleta, i els que no s'ho han plantejat mai són un 22,2 % dels de primer i un 37,9 % dels de quart (gràfic 12).

La gent jove de Ciutat Vella i de Sant Martí són els que més utilitzen la bicicleta —probablement les característiques geo-gràfiques i urbanístiques d'ambdós districtes n'afavoreixen l'ús—, mentre que els de fora de Barcelona i els de Gràcia són els que menys ho fan. A Sarrià-Sant Gervasi és on hi ha més nois i noies que mai no s'han plantejat la possibilitat de desplaçar-se en bicicleta.



Gràfic 12.
«T'has plantejat alguna vegada la possibilitat de moure't per la ciutat amb bicicleta?»
Segons el sexe i el curs escolar. Barcelona, 2002



Font: Enquesta de mobilitat de l'alumnat d'ESO de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

Aquelles persones que no s'han decidit encara per l'ús de la bicicleta no ho han fet bàsicament per dos motius: perquè no disposen de bicicleta (31,7 % de les respostes) i perquè ho consideren perillós (23,1 %). Altres motius adduïts són la manca de carril bici (10,6 %), la dificultat inherent al mitjà —“estic cansat”, “em fa mandra”...— (8,3 %), la manca de temps (6,5 %) o la prohibició paterna (5,4 %). Destaca el fet que els nois i noies de Ciutat Vella que no utilitzen la bicicleta són els que menys al·leguen la seva perillositat per explicar la manca d'ús. Cal recordar que és el districte on més es fa servir aquest mitjà. En canvi, la gent jove de Sarrià-Sant Gervasi —els que menys s'han plantejat la possibilitat d'anar en bicicleta— són els que tenen més sensació de perillositat.

