

## **A ciutat sense el meu cotxe 2000**

Enquesta encarregada per la Direcció General Autoritat del Transport  
Metropolità Servei de Comunicació i Estudis

*Setembre de 2000*

RPEEO 252 a

## **Estudi: “A CIUTAT SENSE EL MEU COTXE”**

### **Fases:**

- **1: Prèvia: pre-avaluació de la jornada**
- **2: Seguiment del dia 22.09.00**
- **3: Post: avaluació del residual de la jornada**

**Client: ATM**

**Barcelona, Octubre de 2.000**



## **Estudi: "A CIUTAT SENSE EL MEU COTXE"**

### **Fases:**

- **1: Prèvia: pre-avaluació de la jornada**
- **2: Seguiment del dia 22.09.00**
- **3: Post: avaluació del residual de la jornada**

**Client: ATM**

**Barcelona, Octubre de 2.000**

668 391  
vol I

I.- Introducció	2	<b><u>V.- Resultats 2a Fase</u></b>	<b>51</b>
II.- Objectius de l'estudi	3	V.1.- El grau d'afectació	53
III.- Metodologia		V.2.- Grau d'acceptació de la jornada	54
III.1.- Metodologia 1a Fase	6	V.3.- Resultats de la jornada	56
III.2.- Metodologia 2a Fase	11	V.4.- Contrastació de dades	59
III.2.- Metodologia 3a Fase	14		
		<b><u>VI.- Resultats 3a Fase</u></b>	<b>60</b>
<b><u>IV.- Resultats 1a Fase</u></b>	<b>17</b>	VI.1.- Coneixement de la jornada	62
IV.1.- Motius utilització transport públic	19	VI.2.- Motius associats a la jornada	65
IV.2.- Motius utilització mitjà privat	20	VI.3.- Entitats associades a la jornada	66
IV.3.- Nivell coneixement de la jornada	21	VI.4.- La participació ciutadana	67
IV.4.- Motius associats a la jornada	22	VI.5.- El grau d'afectació	71
IV.5.- Entitats associades a la jornada	23	VI.6.- El nivell de conformitat	73
IV.6.- Grau d'acceptació de la jornada	24	VI.7.- Efectivitat de la jornada	76
IV.7.- Grau de conformitat	25	VI.8.- Freqüència d'aquestes jornades	79
IV.8.- Record de 1999	26	VI.9.- Influència en la predisposició	80
IV.9.- Els viatges	27	VI.10.- Accions es demanen	81
IV.10.- Possible participació en la jornada	32	VI.11.- Valoracions T.Públic del 22-s	82
IV.11.- Motius canvi privat a....	37	VI.12.- Canvis a TPC el 22-s	85
IV.12.- Motius no canvi privat a....	38	VI.13.- Pèrdua de viatges el 22-s	87
IV.13.- Accions que es demanen	39	<b><u>VII.- Síntesi i Conclusions</u></b>	<b>90</b>
IV.14.- L'escenari actual	40	<b><u>VIII.- Material de l'estudi</u></b>	<b>95</b>
IV.15.- Previsió escenari de la jornada	46		
IV.16.- Estimació d'hipòtesi	49		

- Amb motiu de la celebració de la jornada d'autoreflexió ("A ciutat sense el meu cotxe") el passat dia 22 de setembre, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) realitzà una investigació que li va permetre preveure quines serien les situacions i actituds que es produïrien amb anterioritat i veure l'efecte amb posterioritat al dia en qüestió
  
- És a dir, una investigació en tres fases clarament diferenciades en el temps:
  - 1a. FASE (pre) – inicis de setembre de 2.000
  - 2a. FASE (in) – el dia 22 de setembre del 2.000
  - 3a. FASE (post) – posterior al 22 de setembre del 2.000
  
- Aquest segon informe, recull la totalitat dels resultats directes de les tres fases de l'estudi

- Els principals objectius, coberts en la primera fase, són:

- **1a. FASE - inici de setembre de 2.000**

**Objectius:**

- **Percepció de la població**      **Grau de coneixement de la jornada**  
**Motius associats**  
**Institucions associades**
- **Escenari actual:**                      **Viatges últim dia feiner normal: mitjà,**  
**hora, motiu, origen i destinació,**  
**valoració del mitjà.**
- **Escenari 22/9**                              **Reproduir per a cada viatge anterior.**  
**Actituds de canvi.**  
**Motiu de canvi/no canvi. Mitjà i hora**
- **Accions demanades per predisposar al canvi**

- Els principals objectius, coberts en la segona fase, van ésser:

▫2a. FASE

- El dia de la jornada: 22.09.00

### Objectius:

▫Reacció de la població

▫Mitjà utilitzat.

▫Canvi respecte a l'habitual

▫Grau de conformitat amb la jornada

Grau d'afectació amb motiu de la jornada

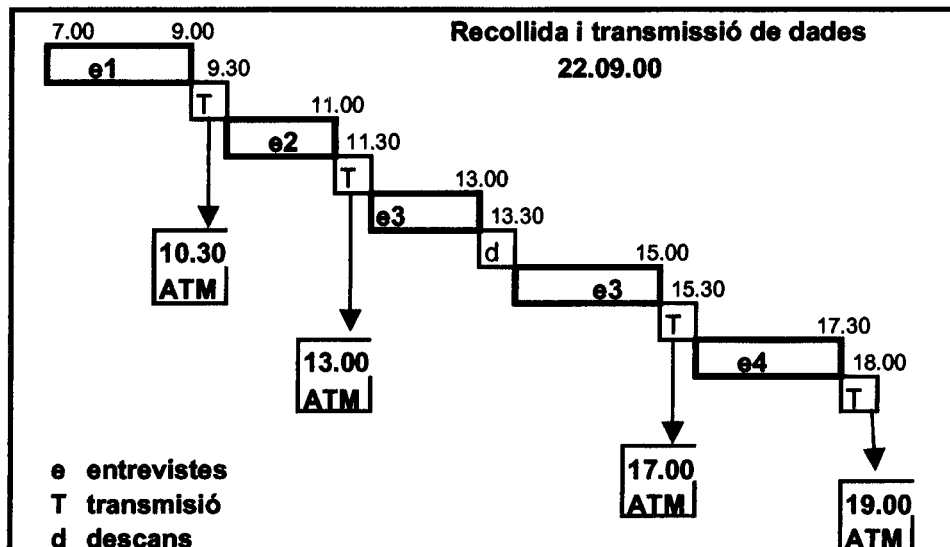
% d'increment del TPC (Transport públic col·lectiu)

% de reducció del trànsit, del mitjà privat.

Motiu del viatge, sexe i edat

### Dades:

Mesuraments	Transmissió de dades	Dades Acumulades:
De 07:00 a 09:00.	10:30	Fins a les 09:00
De 09:30 a 11:00	13:00	Fins a les 11:00
De 11:30 a 15:00	17:00	Fins a les 15:00
De 15:30 a 17:30	19:00	Fins a les 17:30



- Els principals objectius coberts a la tercera fase van ésser
  - **3a. FASE - posterior al dia 22 de setembre**
  - **Objectius:**
    - Coneixement de la jornada.
    - Medi i moment pel qual la va conèixer
    - Llocs on recorda que es va celebrar
    - Motius associats a la celebració de la jornada
    - Entitats a les que associa la promoció de la jornada
    - Grau de conformitat .
    - Grau de participació
    - Efectivitat, influència i utilitat de la jornada.
    - Motius canvi / no canvi
    - Accions demanades per facilitar-li l'ús del TPC



## **IV. PRINCIPALS RESULTATS DE LA PRIMERA FASE**

- El resultats que a continuació es mostren tenen dues bases diferents:
  - Individus
  - Viatges
  
- Encara que totes les variables estan disponibles per a les dues bases, en línies generals, el criteri d'exposició és el de
  - Per als individus: variables d'opinió
  - Per als viatges: variables d'actitud

- Quasi una tercera part dels ciutadans de la RMB fan servir habitualment el transport públic. Els principals motius són:
  - **La captivitat:** no tenen més opció que fer servir un mitjà públic (37,2%), no disposar de mitjà privat.
  - **La comoditat:** el transport públic és menys estressant (30,1%).
  - **La rapidesa:** guanyar temps (26,5%).
- Aquest últim aspecte és el més important per als residents a Barcelona ciutat. A banda d'això, no es detecten grans diferències entre poblacions.

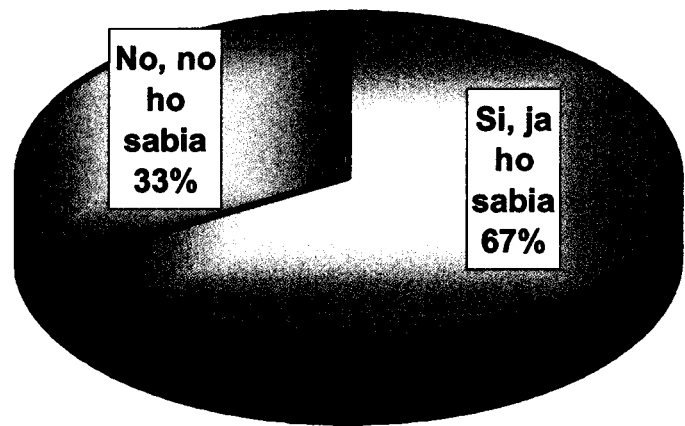
MOTIUS UTILITZACIÓ TRANSPORT PÚBLIC	
	%
No té una altra opció, no pot (no va poder) disposar de mitjà privat	37,2
Comoditat, confort, menys estrès	30,4
Rapidesa, més ràpid, guanyes temps	26,5
Estacions/parades properes al seu origen/destí	8,5
Economia, és més barat	8,2
Evites problemes de circulació i aparcament	7,6
L'autobús escolar/ d'empresa	3,1
Li agrada més no conduir	1,4
Seguretat, menys possibilitat d'accidents	1,2
Anar / conversar amb amics que van en el Transport Públic	0,8
Altres motius	7,9
Base: Utilitzen el transport públic	(980)

- Els ciutadans de la RMB que fan servir habitualment el mitjà privat donen com principals motius :
  - **Manca de combinació amb mitja públic (31,7%).**
  - **La comoditat :** Major comoditat del privat (19,8%) i incomoditat i aglomeracions del públic (8,3%).
  - **La rapidesa:** El privat és més ràpid (21,4%).
- Els residents a les corones de fora del sector 1 són els que més justifiquen l'ús del privat, per una més gran rapidesa. Aquest últim aspecte es el més important per als residents a Barcelona ciutat. A banda d'això, no es detecten grans diferències entre poblacions

<b>MOTIUS PELS QUE UTILITZA EL TRANSPORT PRIVAT</b>	
	<u>%</u>
No té combinació/cobertura de mitjà públic adequada	31,7
Lentitud, el privat és més ràpid	21,4
Incomoditat, aglomeracions, anar dret. El privat és més còmode	19,8
El privat dóna més llibertat, independència	8,3
Els horaris són inadequats en general	7,1
Les estacions/parades estan lluny del seu origen/destí	6,0
No va decidir, anava d'acompanyant	5,5
El necessita per a desplaçar-se entre ciutats/pobles	3,2
Massa transbordaments / fer transbordaments	3,1
Els horaris de la tarda són inadequats	3,1
Porta paquets, carrega, maletes	2,8
Per motius de feina	2,3
Els horaris del matí són inadequats	1,6
Motius de salut/ disponibilitat física	1,3
Té aparcament reservat	1,0
Li falta informació de les línies	0,9
Altres motius	6,9
Base: Utilitzen mitjà privat	(699)

- En el moment de l'entrevista, (primeres setmanes de setembre), un 67% dels entrevistats ja coneixia l'existència de la jornada del dia sense cotxe. Valor força superior al de 1999.

2.000

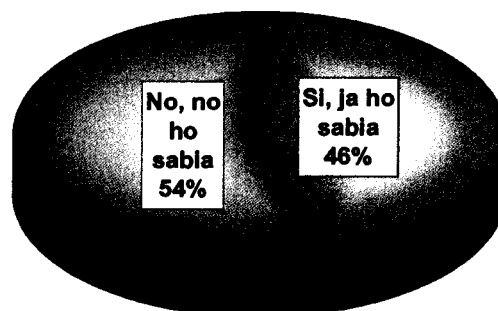
Major  
coneixementMenor  
coneixement

Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona (Ciutats)

Sector 1: Garraf

Corona 2: Subsector Sabadell

1.999



- Aquells que tenien coneixement de l'existència de la jornada sense cotxe, la associaven a molts diversos motius, els principals van ésser:
  - **Reduir la contaminació:** atmosfèrica (38,4%) o de sorolls (4,0%)
  - **Promoure el transport públic:** (17,4 %)
  - **Conscienciar al ciutadà:** (16,7%)
  
- Són un mínim els que fan mencions a motius que impliquen rebuig.
  
- És un fet curiós que quasi un 9% dels ciutadans ho associïn al preu de la benzina.

<b>CONEIXEMENT DE LA JORNADA "A CIUTAT SENSE EL MEU COTXE"</b>	
	<b>%</b>
Si, ja ho sabia	66,7
No ho sabia	33,3
<b>HO SABIA I HO ASSOCIA AMB...</b>	
Reduir la contaminació atmosfèrica	38,4
Promoure el transport públic	17,4
Conscienciar al ciutadà	16,7
Reduir el trànsit	11,5
Pel preu de la benzina	8,9
Reduir els sorolls	4,0
Fer les poblacions més humanes	0,8
Potenciar la utilització de la bicicleta	0,7
No li veu el motiu, no hi veu la necessitat	0,6
No sap el motiu	0,3
Altres motius	4,1
<b>Base: Total (individus)</b>	<b>(2054)</b>

- Les associacions de la promoció de la jornada del dia sense cotxe a una entitat concreta són molt baixes.
- No hi ha quasi associació.
- En el moment de l'entrevista, l'única entitat que té una mica més d'associació a la promoció de la jornada és l'Ajuntament: 11,5% de la població.
- En el cas de Barcelona ciutat, hi ha un major grau d'associació a l'Ajuntament (19% dels ciutadans)
- La segona entitat que s'esmenta és la Generalitat, (5% dels ciutadans) però d'una forma genèrica, (les associacions al departament de medi ambient o al de política territorial són molt petites)

<b>CONEIXEMENT DE LA JORNADA "A CIUTAT SENSE EL MEU COTXE"</b>	<b>%</b>
Si, ja ho sabia	66,7
No ho sabia	33,3
<b>HO SABIA / HO ASSOCIA AMB L'ENTITAT/ORGANISME...</b>	
La Comunitat Europea	2,7
L' / Els Ajuntament (s)	11,5
La / Les Diputació (ns)	0,5
La Generalitat (genèricament)	5,1
Departament Política Territorial i Obres Públ.	0,3
Departament de Medi Ambient	2,3
El transport públic (Administració o empreses)	1,2
Associacions per la promoció Transport Públic, les Associacions de Veïns, etc.	0,4
Els amics de la bicicleta	0,1
No ho sap	46,3
Altres organismes o entitats	3,4
<b>Base: Total</b>	<b>(2.159)</b>



- Majoritàriament (84%) el ciutadà està d'acord amb la jornada. Només un 2% diu no estar d'acord.
- Fins i tot els que fan servir el mitjà privat tenen un grau de conformitat força elevat (75%).
- I aquesta elevada acceptació és comú a totes les poblacions i segments analitzats. Sens dubte per a la majoria dels ciutadans la jornada sense cotxe serà un fet agradable.
- Quant als que fan servir mitjà privat i sense menysprear la validesa de la seva acceptació després veurem que la seva aplicació a la pràctica, en un viatge real és molt més baixa.

<b>BASICAMENT, ALLO QUE ES PRETEN ES CONCIENCIAR A LA POBLACIÓ DE...</b>		
<b>...LA NECESSITAT DE FER UN ÚS MÉS RACIONAL DEL VEHICLE PRIVAT</b> <b>...QUE HI HA ALTRES FÓRMULES DE TRANSPORT ALTERNATIVES IGUALMENT VÀLIDES, MOLTES VEGADES</b> <b>...QUE TOT AIXÓ REDUNDA EN UNA MILLOR QUALITAT DE VIDA A LES CIUTATS</b> <b>...FENT LES CIUTATS MÉS CIVIQUES, MÉS HUMANES I MÉS SEGURES</b>		
<b>Està vostè d'acord am tot aixó?</b>	<b>Base: Total individus</b>	<b>Base: Algún viatge mitjà privat</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>
Sí, totalment	83,9	75,0
Sí, amb alguna recança	12,3	20,5
Ni sí ni no	1,7	1,3
No, no està d'acord	1,7	2,7
Ns/Nc	0,3	0,5
<b>Base: Individus</b>	<b>(2054)</b>	<b>(699)</b>



- Majoritàriament (81%) el ciutadà està conforme amb que es celebrin aquestes jornades. Només un 3% diu no estar conforme.
- També els que fan servir el mitjà privat tenen un grau de conformitat força elevat (76%)
- Per contra, no arriba a la meitat de la població (47%) els que creuen en l'efectivitat d'aquestes jornades, és a dir, que els faci reflexionar sobre l'ús del cotxe.
- A la ciutat de Barcelona, aquest percentatge baixa al 41%.

<b>ESTÀ VOSTÈ D'ACORD AMB LA CELEBRACIÓ D'AQUEST TIPUS DE JORNADES?</b>	<b>Total individus</b>	<b>Quan fan algún viatge en mitjà privat</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>
Sí, totalment	81,2	75,5
Sí, amb alguna recança	11,4	16,6
Ni sí ni no	3,8	3,0
No, no esta d'acord	3,3	4,6
Ns/Nc	0,3	0,3
<b>Base: Individus</b>	<b>(2054)</b>	<b>(699)</b>
<b>PERSONALMENT, AQUESTES JORNADES EL FAN REFLEXIONAR DE L'ÚS DEL COTXE?</b>	<b>Total individus</b>	<b>Quan fan algún viatge en mitjà privat</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>
Sí, totalment	47,0	47,2
Sí, amb alguna recança	13,9	18,7
Ni sí ni no	13,7	10,3
No, no esta d'acord	24,6	23,4
Ns/Nc	0,8	0,3
<b>Base: Individus</b>	<b>(2054)</b>	<b>(699)</b>

- Només un 19,2% dels entrevistats recordava que el 29 d'abril del 1.999 es va celebrar una jornada similar. Es a dir, del 93% que a pocs dies del 29.04 recordaven la jornada, només aquest 19% la recorda al cap d'un any i mig. No hi ha un remanent en el record del individus

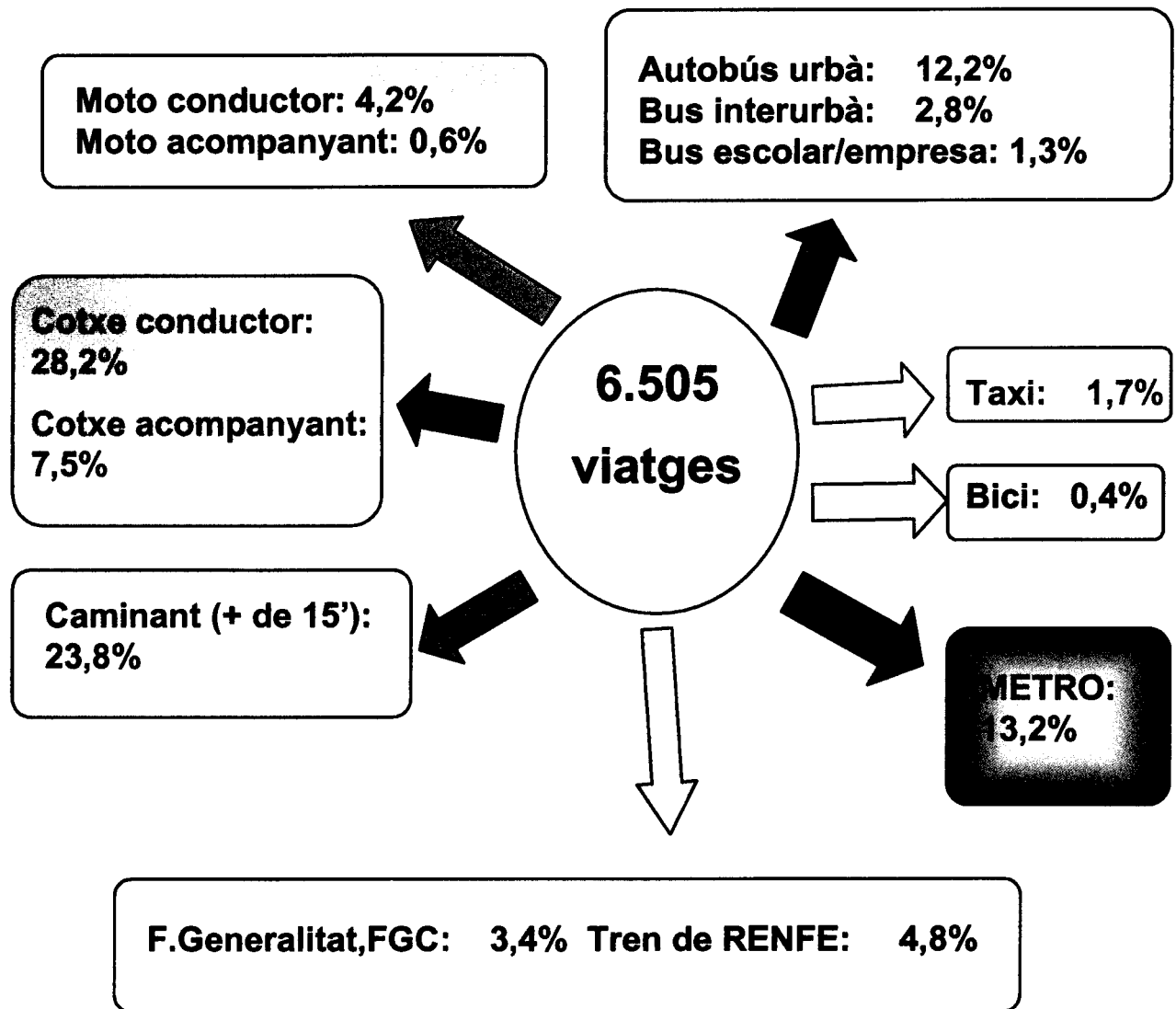
<b>L'ANY PASSAT EL 29 D'ABRIL TAMBÉ ES VA CELEBRAR UNA JORNADA "SENSE COTXE", HO RECORDA VOSTÈ?</b>	
	<b>%</b>
Sí	19,2
No/NS	89,2
Base:	(2.054)

- D'ells, només un 5,5% reconeix que hi va participar, la meitat, utilitzant els mitjans de transport públic.

<b>VA PARTICIPAR D'ALGUNA MANERA? FENT ALGUN CANVI DE MITJÀ DE TRANSPORTS O ALGUNA MENA D'ACTIVITAT PER AL DIA QUE ERA?</b>	
	<b>%</b>
Sí	5,5
No	94,5
Base:	(2.054)

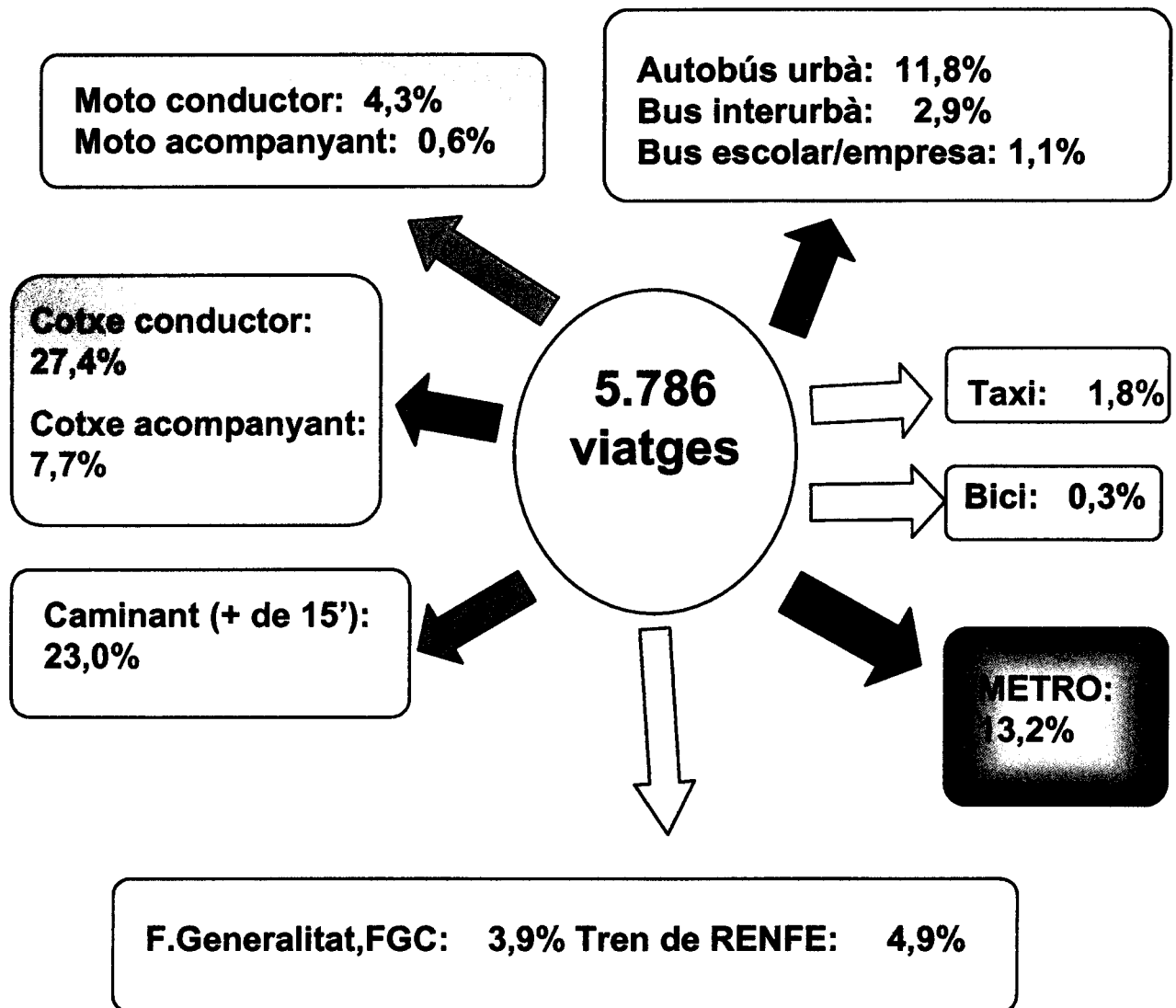
<b>DE QUINA MANERA VA PARTICIPAR?</b>	
	<b>%</b>
Va utilitzar mitjans de transport públic en lloc de privats	2,4
Va utilitzar la bicicleta	0,5
Va participar en actes locals o del b	0,2
Altres	2,4
Base:	(2.054)

- Els 2.054 individus entrevistats (total de la mostra), havien fet un total de 6.505 viatges (2,56 de mitjana) l'últim dia feiner normal anterior a l'entrevista. Els diferents mitjans que van fer servir van ésser:



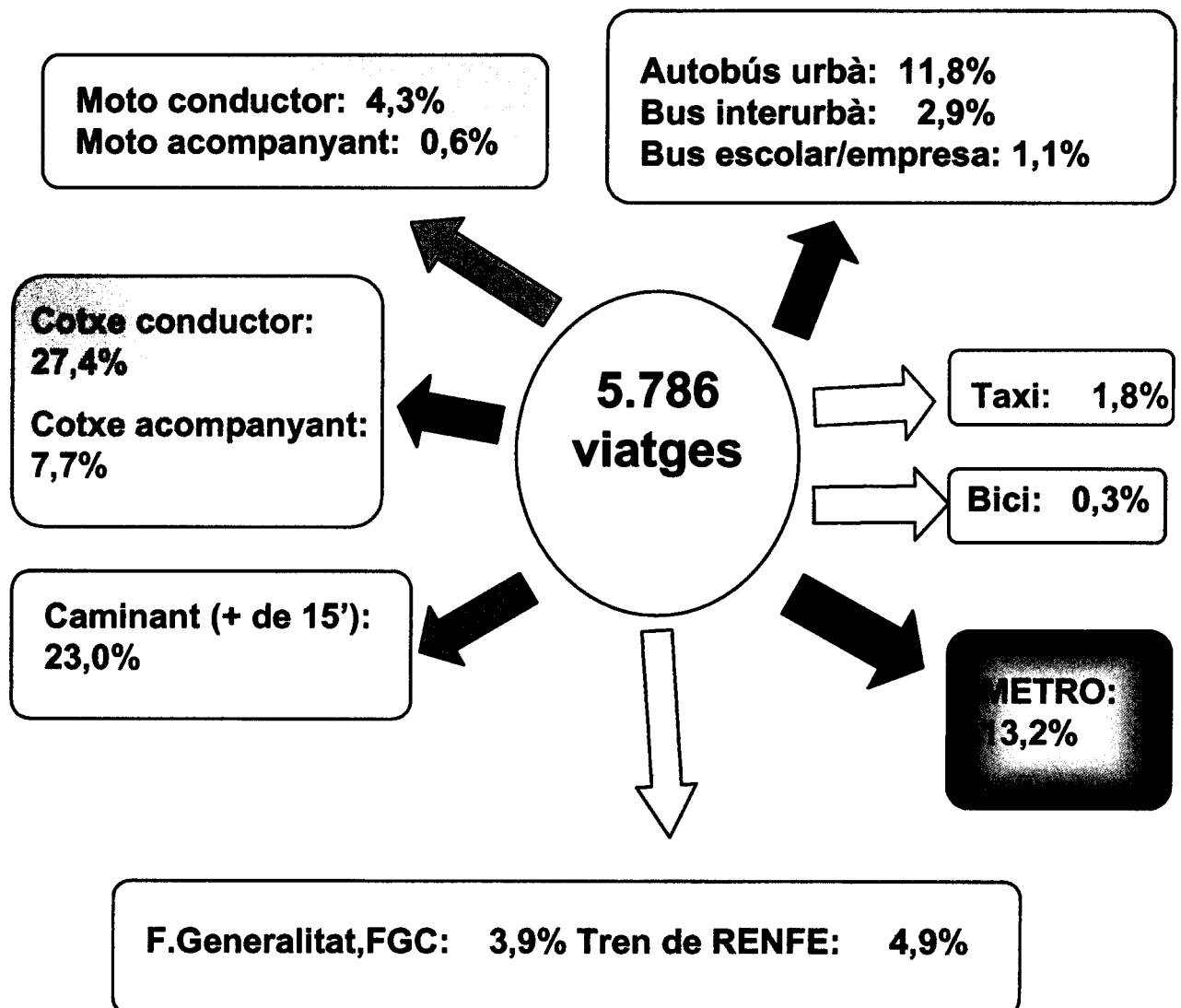
Un dia feiner, normal

- Els 1.925 individus entrevistats, residents a la RMB, havien fet un total de 5.786 viatges (3,0 de mitjana) l'últim dia feiner normal anterior a l'entrevista. Els diferents mitjans que van fer servir van ésser:



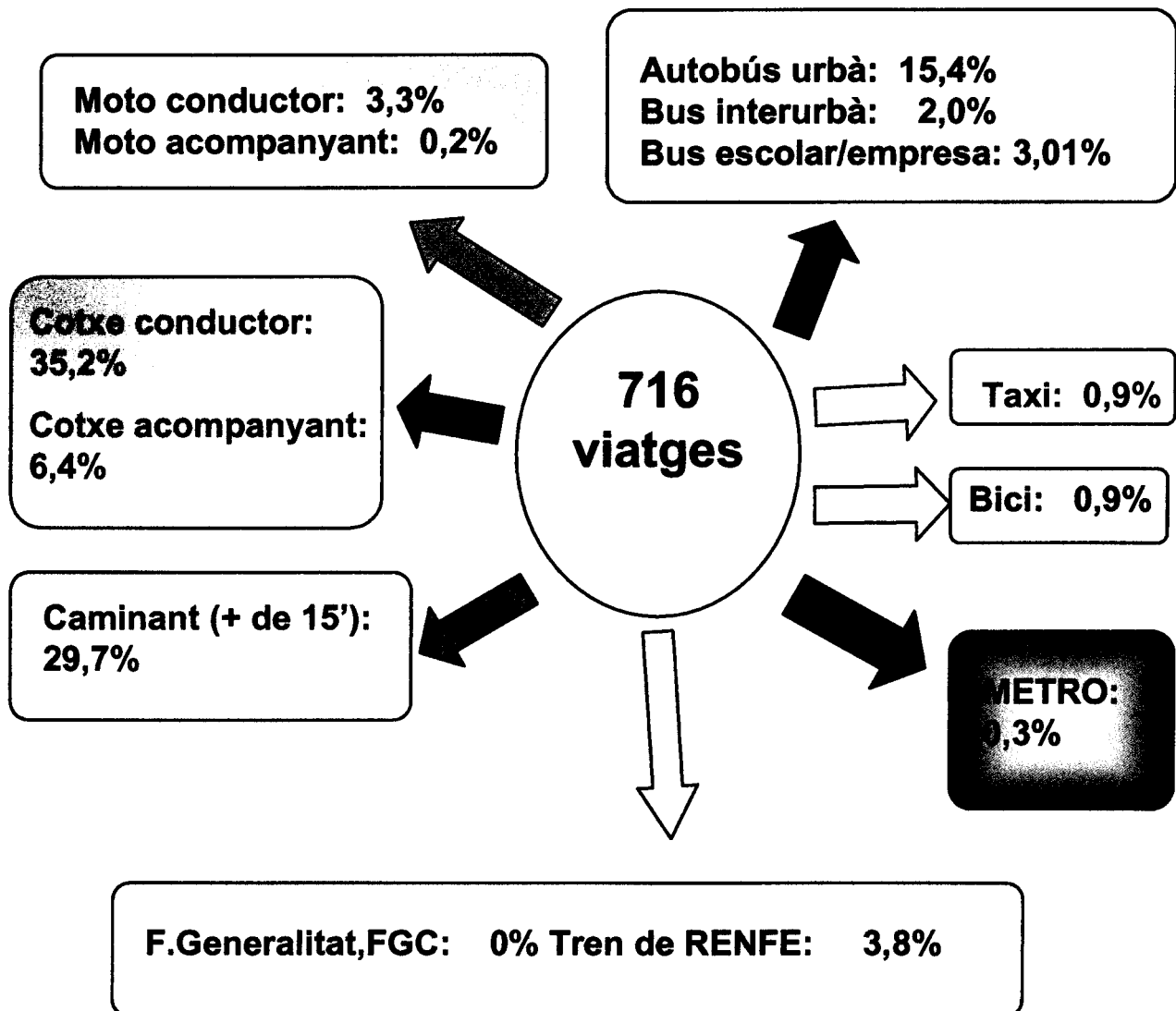
Un dia feiner, normal

- Els 1.925 individus entrevistats, residents a la RMB, havien fet un total de 5.786 viatges (3,0 de mitjana) l'últim dia feiner normal anterior a l'entrevista. Els diferents mitjans que van fer servir van ésser:



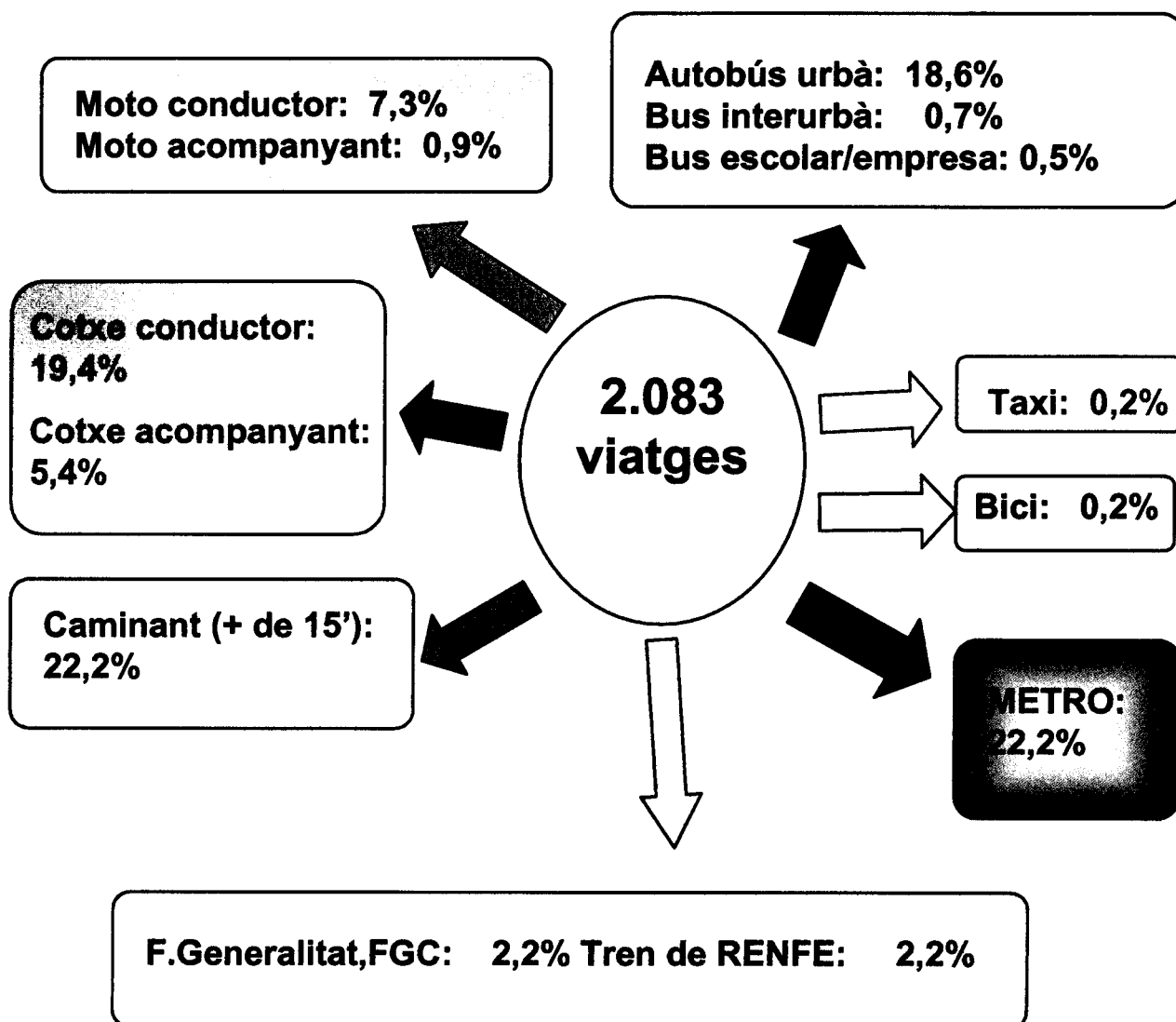
Un dia feiner, normal

- Els individus entrevistats de les àrees no RMB, havien fet un total de 716 viatges (3,05 de mitjana) l'últim dia feiner normal anterior a l'entrevista. Els diferents mitjans que van fer servir van ésser:



Un dia feiner, normal

- Els 649 individus entrevistats, havien fet un total de 2.118 viatges (3,26 de mitjana) el últim dia feiner normal anterior a l'entrevista. Els diferents mitjans que van fer servir van ésser:



Un dia feiner, normal

*Per cada viatge que l'entrevistat havia fet en mitjà privat l'últim dia feiner li preguntàvem si el faria el Dia de la jornada de reflexió*

- Un **39,2%** dels individus que fan viatges de mitjà privat faran algun canvi el dia de la jornada sense cotxe. Un **21.5%** a mitja públic (Al '99 aquestes xifres eren d'un 28,1% i d'un 21,4% respectivament).
- Considerem que per més que influeixi la campanya dels darrers dies, aquesta serà la xifra màxima d'individus que fan viatges de mitja privat i que canviaran d'actitud.
- Es detecta també la possibilitat d'una pèrdua del volum de mobilitat: un 9,6% dels viatges en mitjans privats no es faran aquest dia (5,3% al '99).

**EL VIATGE QUE VA FER EL DIA ..... PER ANAR DE  
..... A .....EN ....., SI L'HAGUÈS DE FER EL  
DIA 22 DE SETEMBRE, EL DIA DE LA JORNADA DE " A  
CIUTAT SENSE EL MEU COTXE", QUÈ FARIA?**

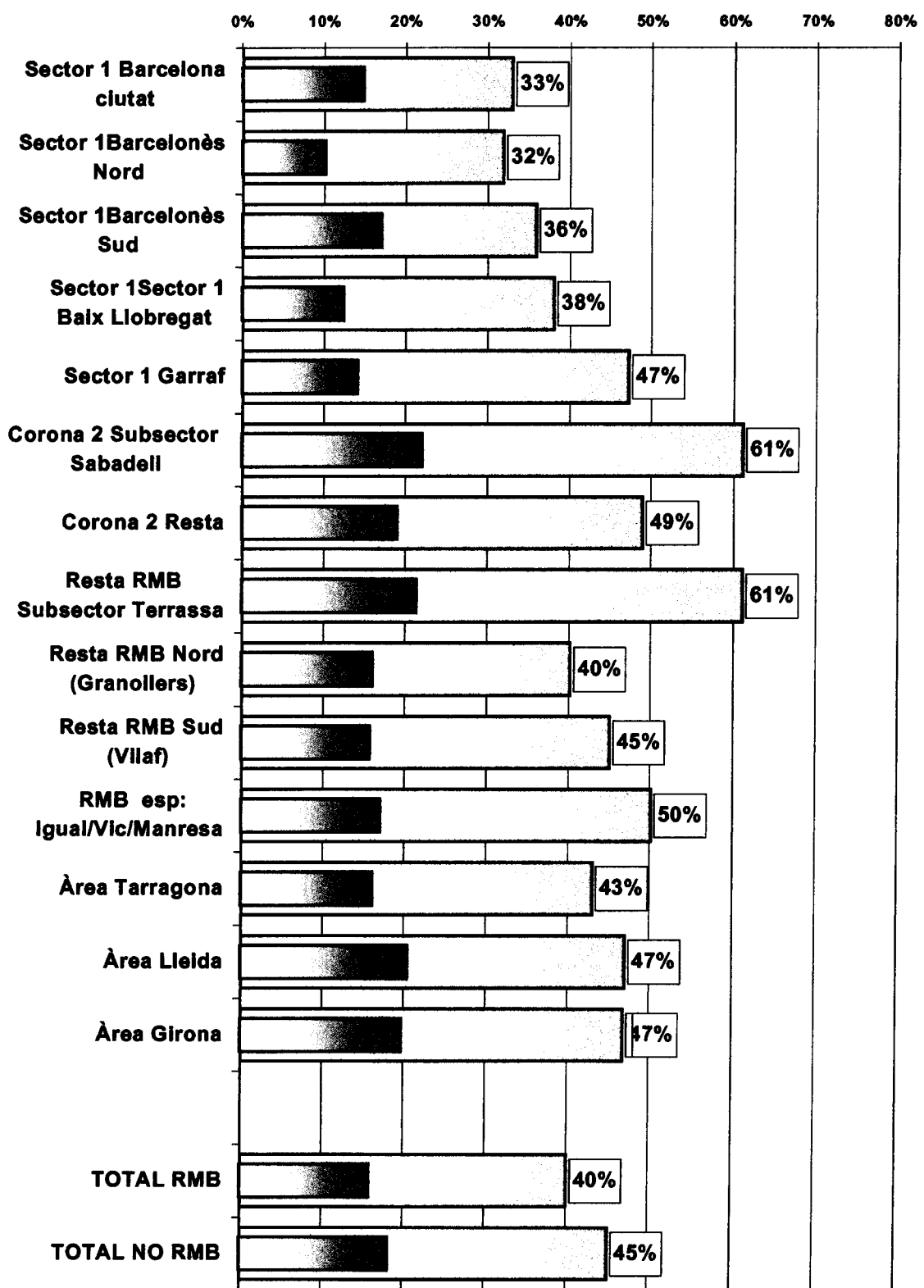
	%
No canviaria cap viatge	47,1
No sap què farà	3,7
No el farà	9,6
<b>Farà algun canvi d'hàbit</b>	<b>39,7</b>
<b>Canviarà a:</b>	
Transport públic	21,5
Bicicleta	3,3
Anirà caminant	9,6
Anirà com acompanyant	5,3
<b>Base: Viatge en vehicle privat</b>	<b>(6.502)</b>



- Els residents als subsectors de Sabadell i de Terrassa que fan viatges en mitjà privat, són els més predisposats a canviar el dia de la jornada sense cotxe. Potser perquè són els que utilitzen el mitjà privat en major proporció.
- Els residents a Barcelona tenen un bon nivell, tenint en compte que són els que menys fan servir el mitjà privat.
- Els residents a l'àrea de Girona (19.1%) i els del corredor de Vilafranca (17.0%) són els menys predisposats a deixar el mitjà privat.
- Gràficament ho mostrem a la propera pàgina. Ho fem de forma relativa per poder reflectir també el percentatge de viatges que els residents de cada àrea fan en mitjà privat en un dia feiner normal.
- Els viatges per mobilitat obligada no difereixen gaire quant a la seva predisposició dels de mobilitat obligada (però s'ha de tenir en compte que estan molt més concentrats en unes hores concretes).
- Les dones estaran més predisposades que els homes.
- Un nivell d'estudis es correlaciona amb una major predisposició.

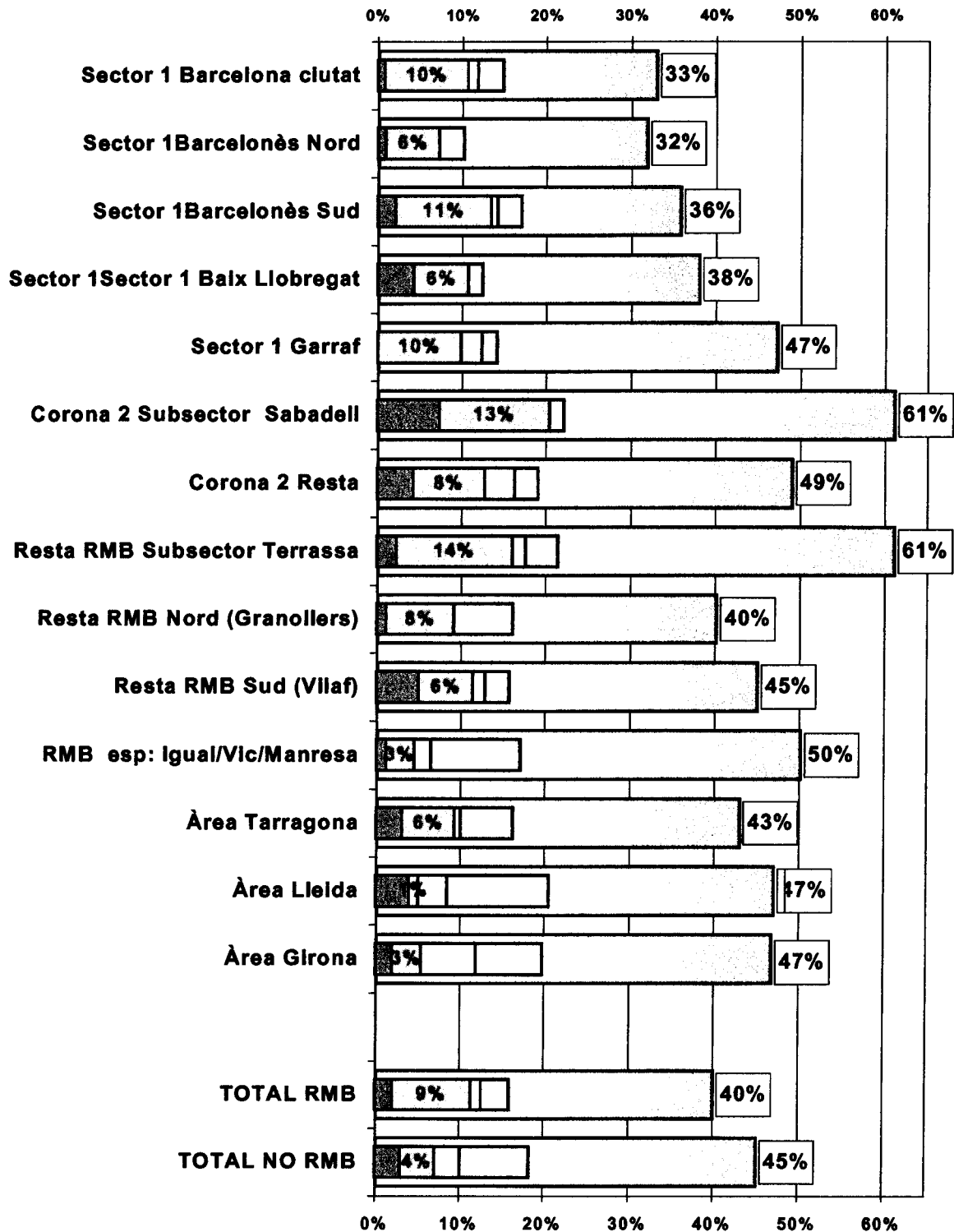
**PARTICIPACIÓ PELS RESIDENTS A...**

Viatges en mitjà privat  
 Canviaran el dia 22-S



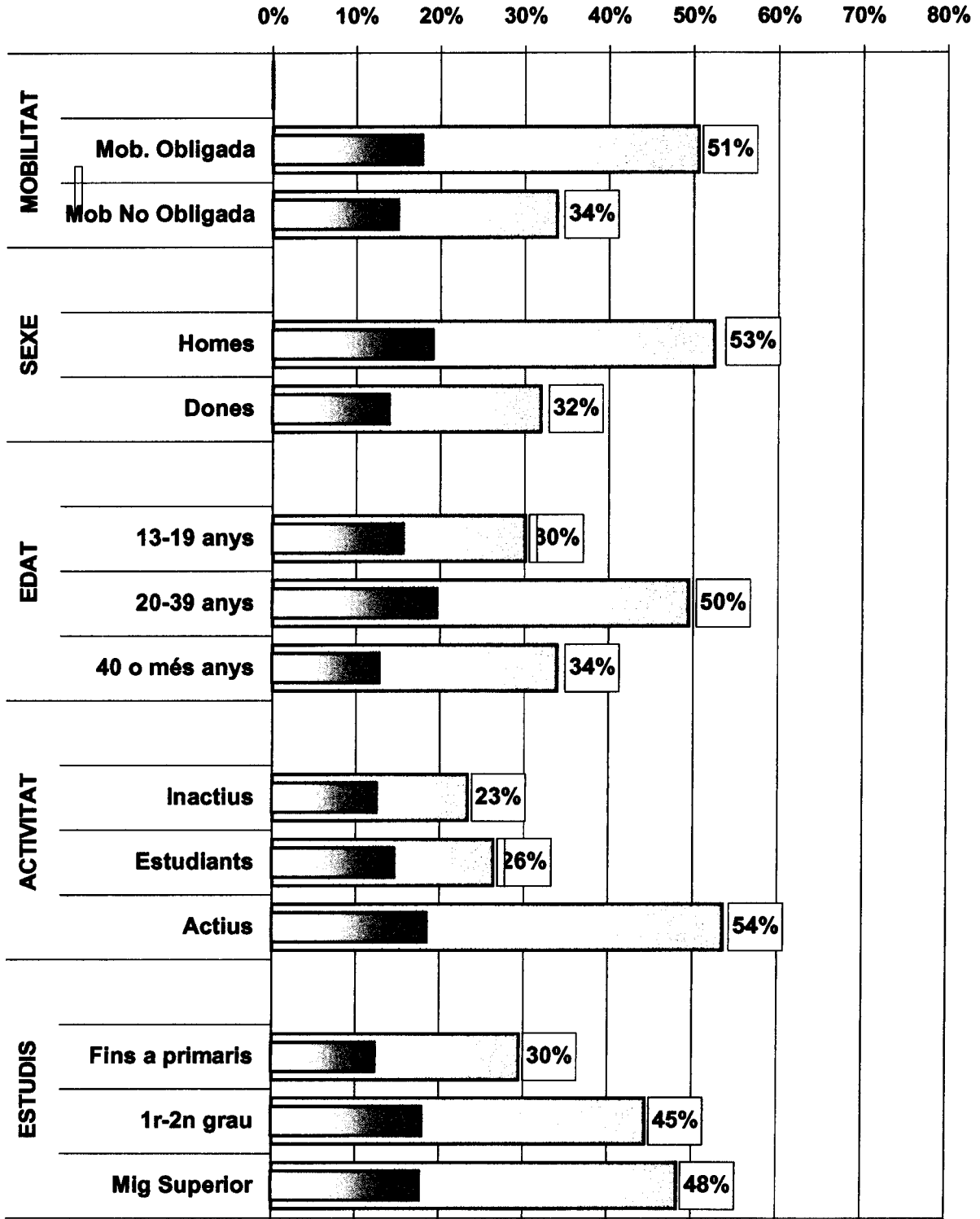
PARTICIPACIÓ PELS  
RESIDENTS A...

- Viatges en mitjà privat  
 ...a TPC  
 ...aniré caminant  
 ...a acompanyant  
 ...a bicicleta



**PARTICIPACIÓ PELS SEGMENTS DE..**

Viatges en mitjà privat  
 Canviaran el dia 22-S



- De forma molt destacada (55%) el principal motiu pel que els entrevistats diuen que deixarien el mitjà privat és el de *“Per ésser solidari”*. Però de fet, no és un motiu, ja que el que això vol dir és que no ho farien per convenciment.
- Sí són motius sòlids la major part de la resta, sobre tot els que *“S'identifiquen amb la jornada”* (18%).

PER QUÈ CANVIARIA?	Total canvia	Canvia a TPC
	%	%
Per ser solidari	54,5	60,3
Perqué m'identifico totalment amb la jornada	18,3	23,4
Perqué de fet a vegades ja ho fa per aquell viatge	7,1	6,6
Estic a favor de tot el que sigui per a millorar el medi ambient	5,7	7,8
Perqué només és un dia	4,1	4,8
Perqué per aquest viatge tinc una alternativa per a utilitzar el transport públic.	3,7	5,8
Perqué és una situació ideal per a canviar d'hàbits	3,4	3,0
Beneficis de la bicicleta	1,8	0,7
Altres motius	9,8	9,8
Base: Viatges en privat i canvia	(1047)	(568)

- Recordem que la majoria dels viatges amb mitjà privat estaven fets per individus que no els canviarien el dia de la jornada de reflexió.
- La principal justificació, amb diferència, del perquè no canviarien a mitja públic es la de que *"No tenen combinació, que no tenen mitjà públic per al seu recorregut /trajecte"* (45,4%).
- Possiblement sigui veritat, preo creiem que hi ha més un component d'autojustificació que no pas de realitat.
- La resta dels motius pels que justifiquen el perquè no canvi son quasi tots referents a les apreciacions dels avantatges del mitjà privat o dels inconvenients del públic.

PER QUÈ NO CANVIARIA?	
	%
No te combinacio en T,P,	45,4
Lent, privat mes rapid	14,1
Incomoditat/aglomeracions	8,6
Horaris inadecuats en general	6,1
Horaris inadecuats per mati	5,4
Estacio lluny del seu origen/desti	5,0
Massa transbordaments	2,9
Horaris inadecuats per la tarda	2,1
No decideix, va d'acompanyant	1,2
Altres motius	3,0
Base: Algun privat i no canvia	(1242)

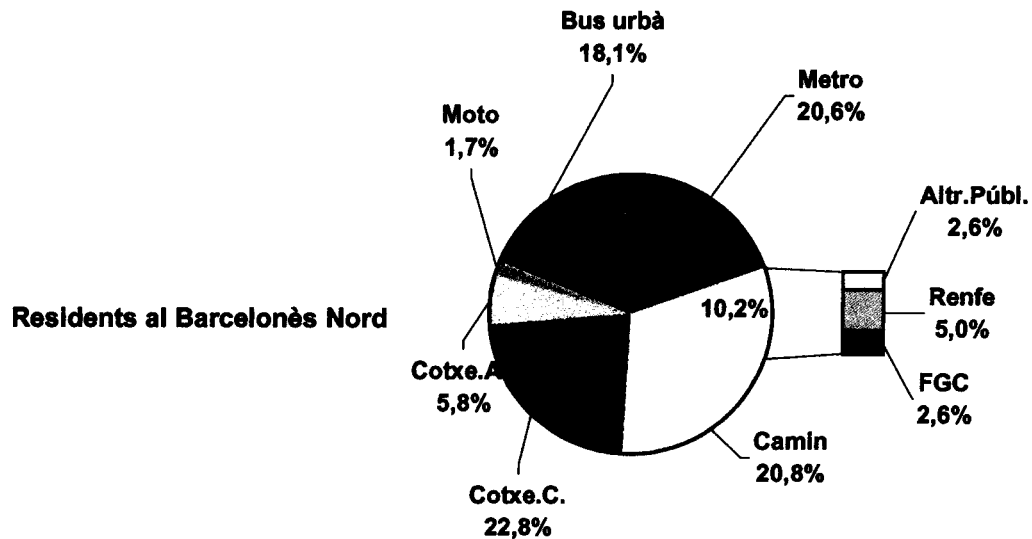
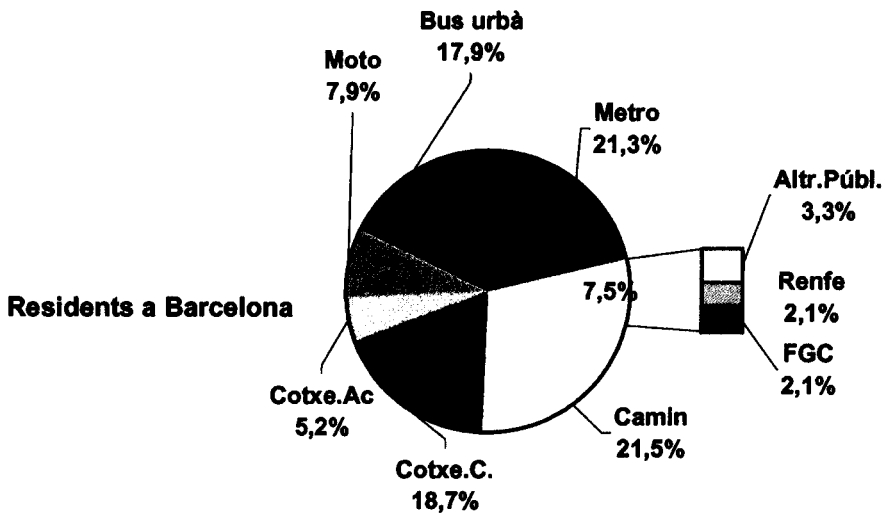
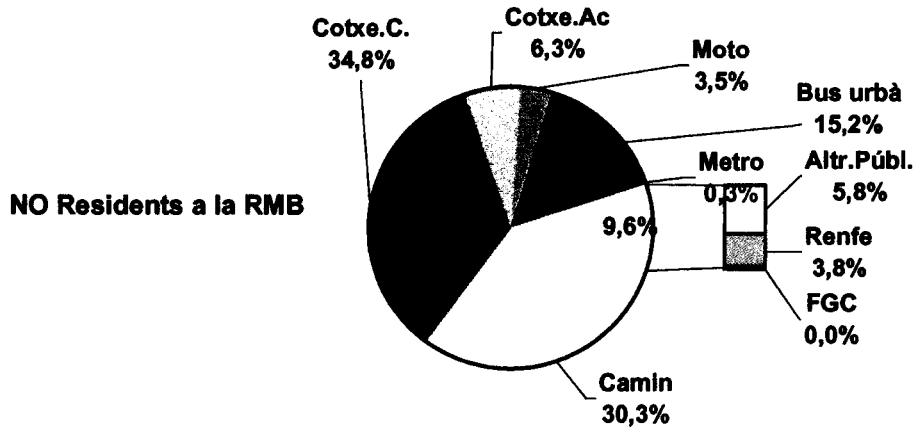
- La freqüència, una major freqüència en el mitjans públics és el que més es sol·licita per facilitar el canvi a transport públic, el dia de la jornada.
- Més línies alternatives/ mes mitjans públics són altres sol·licituds bastant esmentades
- Entre els que no canviarien, les accions que es demanen, en conjunt, son més coherents que no pas la justificació, que hem vist abans, de que no tenen mitja públic.
- A l'aglomeració central es demana més freqüència que no pas més línies, però en conjunt són tots aspectes bastant comuns a totes les àrees geogràfiques

EN QUALSEVOL CAS QUÈ HAURIEN DE FER LES ENTITATS QUE PROMOUEN AQUESTA JORNADA SENSE COTXE A CATALUNYA PER FACILITAR-LI A VOSTÈ QUE AQUEST DIA DEIXÉS EL COTXE/LA MOTO I UTILITZÉS EL TRANSPORT PÚBLIC?	TOTAL	ALGUN VIATGE PRIVAT	
		CANVIA	NO CANVIA
	%	%	%
Més freqüència de bus/tren	29,8	34,0	27,7
Més mitjans públics (genèricament)	19,1	18,6	20,0
Línies alternatives	13,7	6,6	18,7
Reducció de tarifes/preus	9,3	10,0	8,9
Horaris de matí més adequats	9,1	10,0	10,3
Més horaris nocturns	7,4	8,7	7,4
TP fins a polígons industrials/extraradi	7,3	3,5	11,6
Res	6,6	2,1	11,4
Facilitar els transbordaments	5	3,3	5,4
Parades més properes	4	3,0	4,4
Més informació de mitjans alternatius	3,6	6,0	1,3
Menys aglomeracions	2,2	2,8	1,3
Més aparcament (genèricament)	1,3	1,4	1,5
Empreses i escoles posin autocars	0,8	0,9	1,0
Zones blaves gratuïtes	0,6	1,1	0,1
Autobus fins a estació de tren/FGC	0,6	0,9	0,5
Facilitat d'aparcament en estacions tren/bus	0,4	0,8	0,3
Facilitat d'aparcament dins la ciutat	0,4	0,9	0,1
Facilitat d'aparcament a l'entrar a la ciutat	0,2	0,3	0,3
Mes seguretat/vigilància	0,2	--	0,2
Altres accions	18,4	19,5	17,8
<b>Base Total algun viatge privat</b>	<b>(2639)</b>	<b>(794)</b>	<b>(1242)</b>

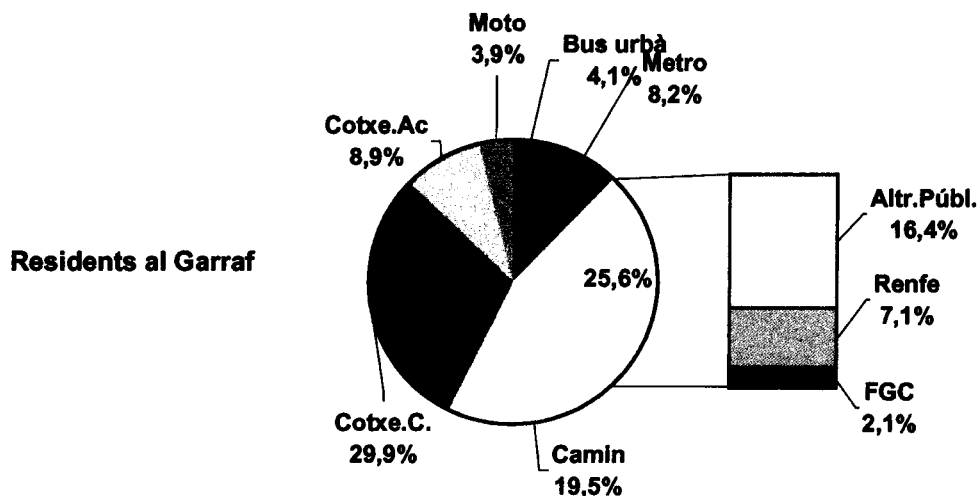
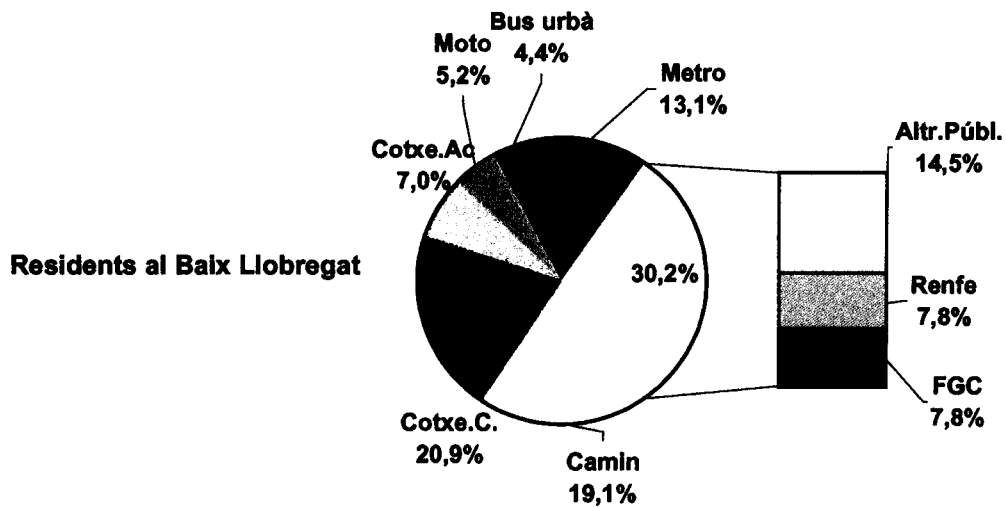
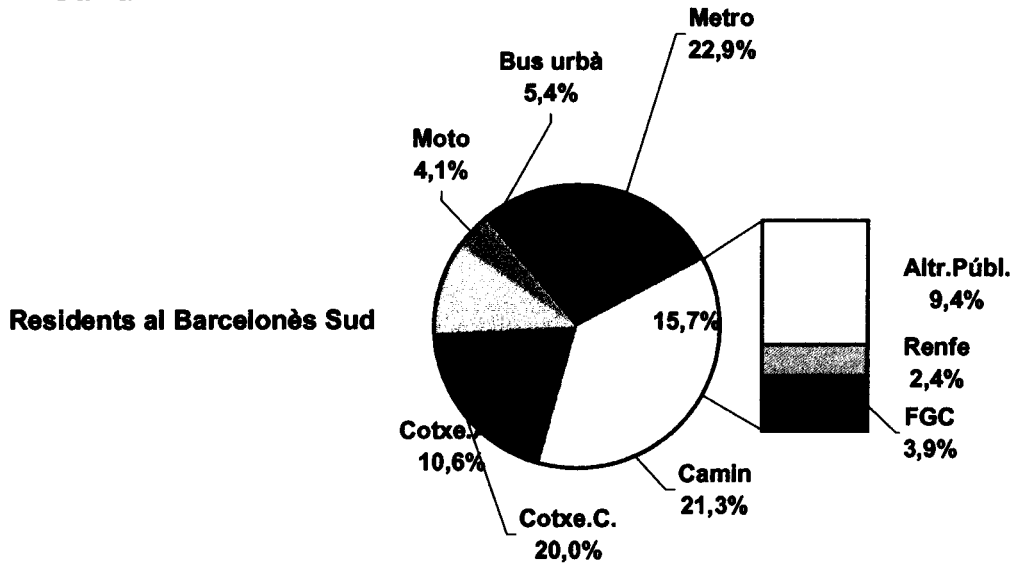
- Els viatges fets, en un dia feiner normal, pels residents a cadascuna de les àrees analitzades, es van distribuir per mitjans tal com reflectim a les properes pàgines.
- Els mitjans considerats són els que indiquem al costat.
- Per simplificar l'exposició, els mitjans minoritaris s'han consolidat.
- Els valors reflectits poden tenir petites desviacions degudes a la diferència de fer base percentual del desplaçament en lloc del viatge.
- Advertim que, per àrees, les bases són petites i per tant la distribució per mitjà és només aproximada.
- Mitjans considerats:
  - Cotxe Conductor
  - Cotxe Acompanyant
  - Moto (Inclou Moto-Conductor i Moto acompanyant)
  - Autobús urbà
  - Metro
  - FGC
  - RENFE
  - Caminant: Inclou Caminant + de 10' (fonamentalment) i bicicleta
  - Altres mitjans: Inclou Bus interurbà, (fonamentalment) Bus escolar, Bus d'empresa i Taxi.



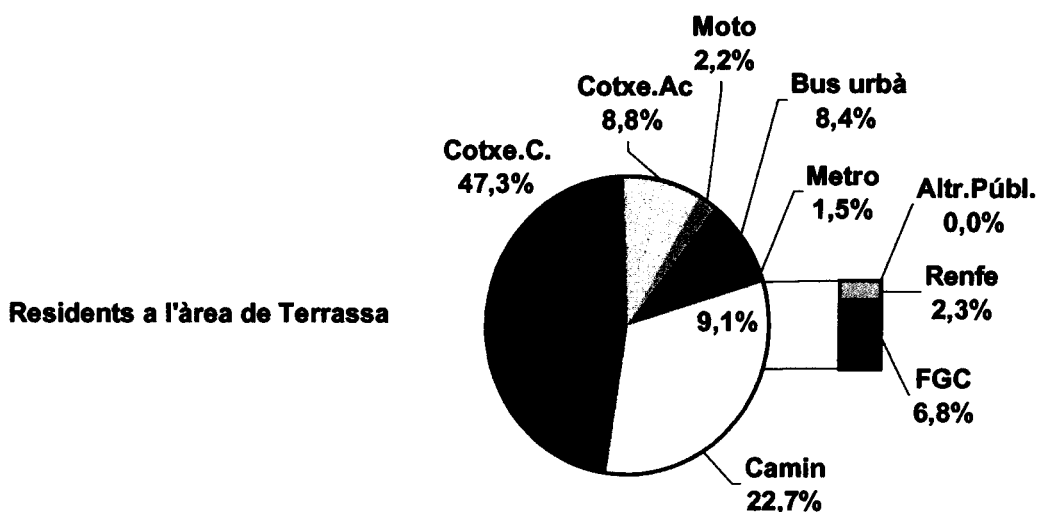
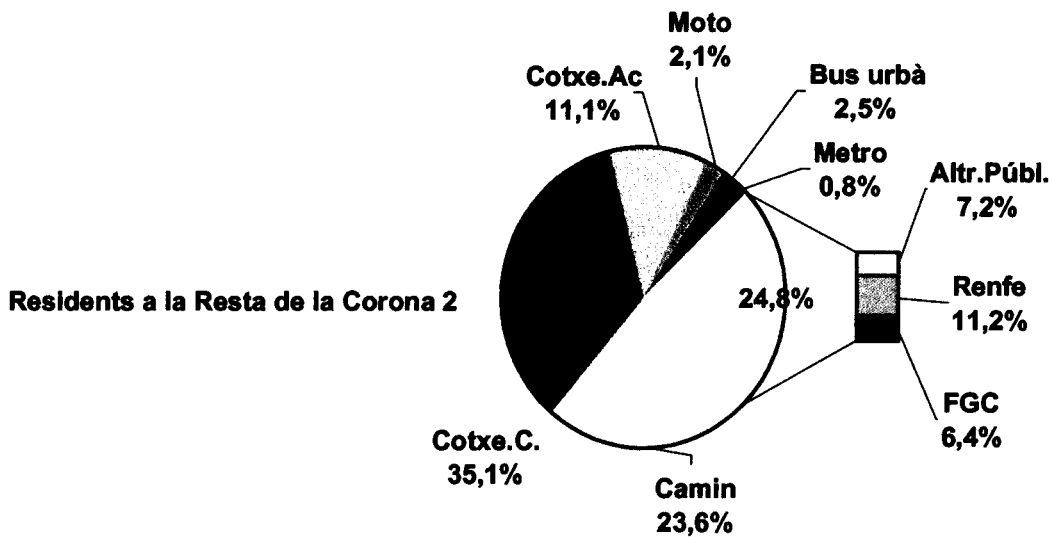
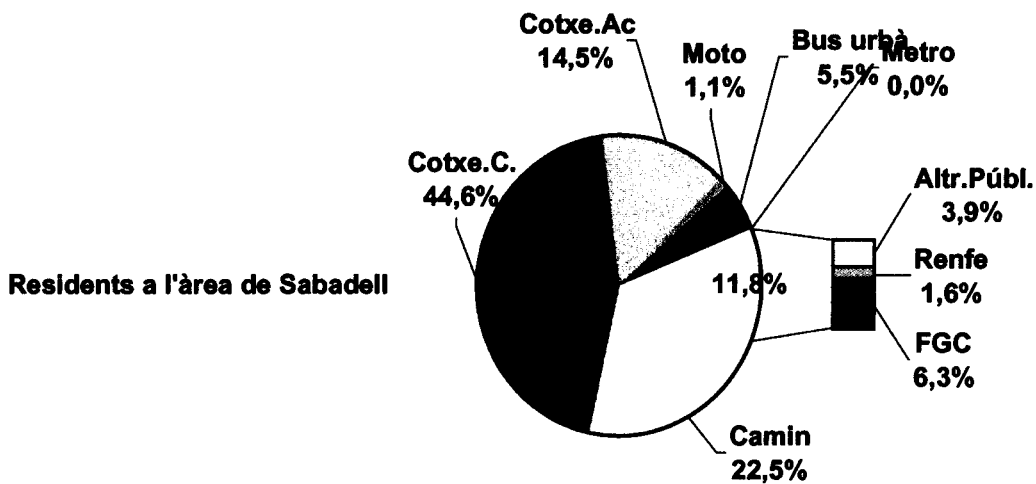
- Els viatges fets, en un dia feiner normal, pels residents fora de la RMB, en total i pels residents a Barcelona i a la part del Sector 1 del Barcelonès Nord es distribueixen de la següent manera:



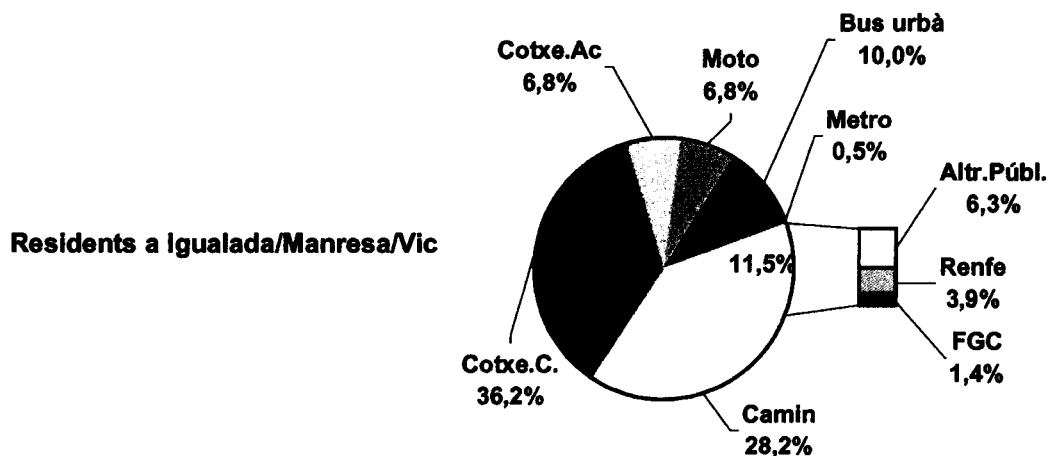
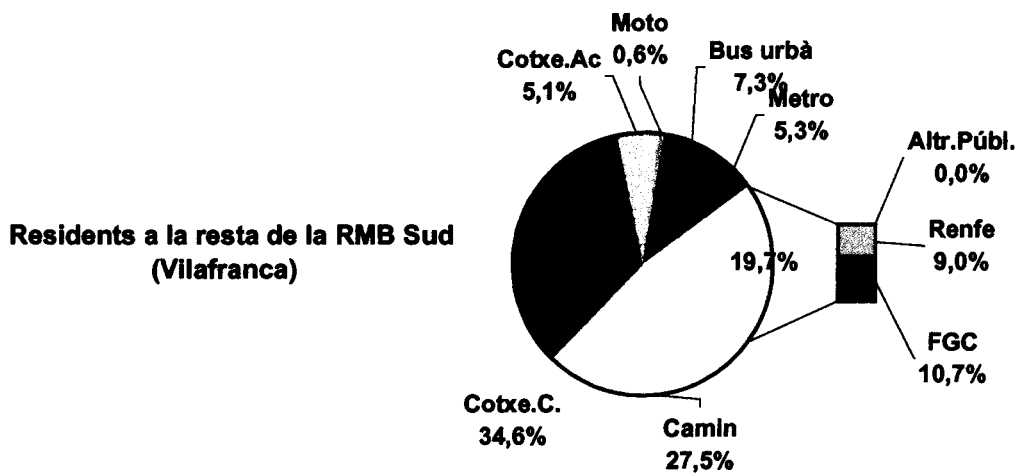
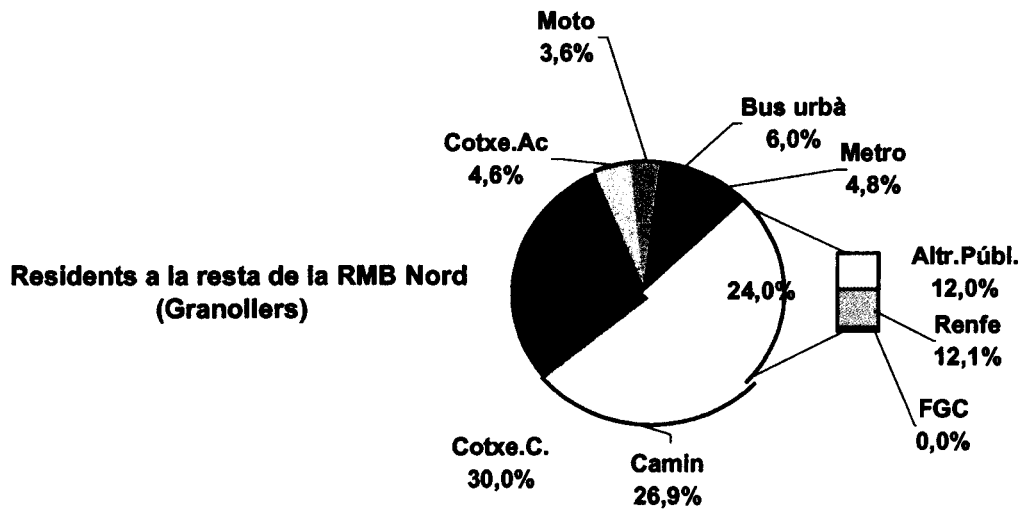
- Els viatges fets, en un dia feiner normal, pels residents al **Sector 1: Baix Llobregat**, i pels residents al **Sector 1: Barcelona Sud** i al **Sector 1: Garraf**.



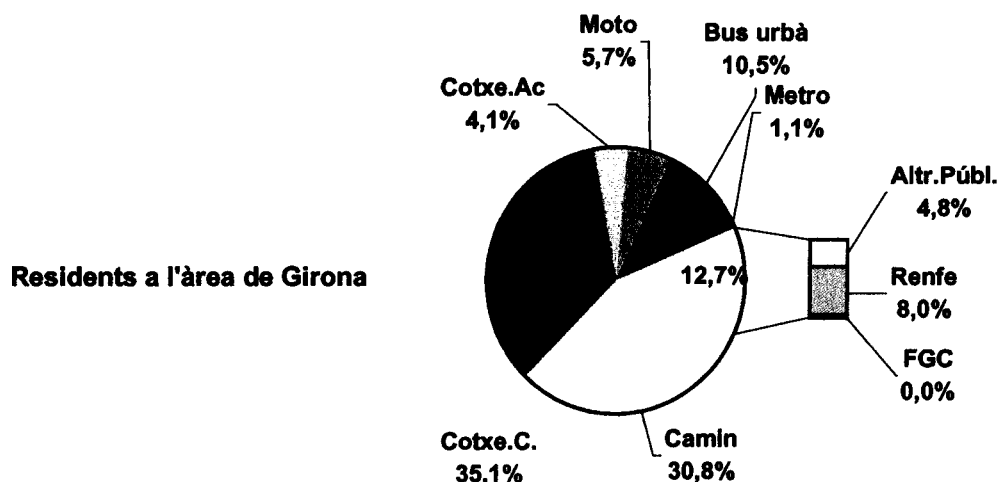
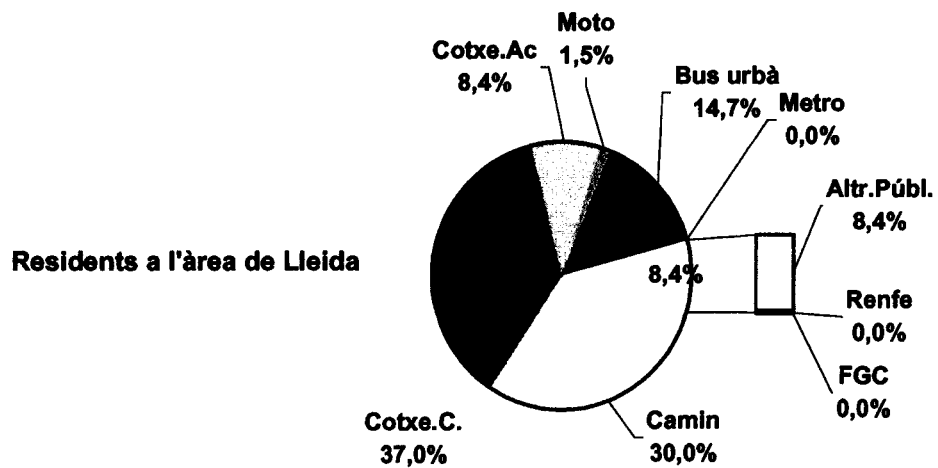
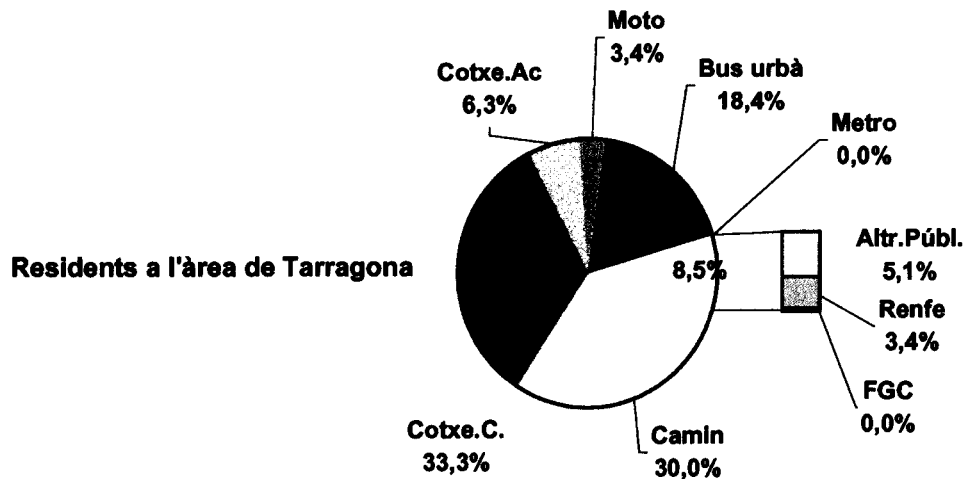
- Els viatges fets, en un dia feiner normal, pels residents al **Subsector de Sabadell (Corona 2)**, a la resta de la Corona 2 i al **Subsector de Terrassa (Corona 3)**



- Els viatges fets, en un dia feiner normal, pels residents a la resta de la RMB, Nord i a la resta de la RMB Sud i el conjunt d'Igualada-Manresa i Vic:

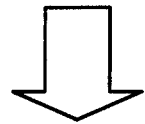
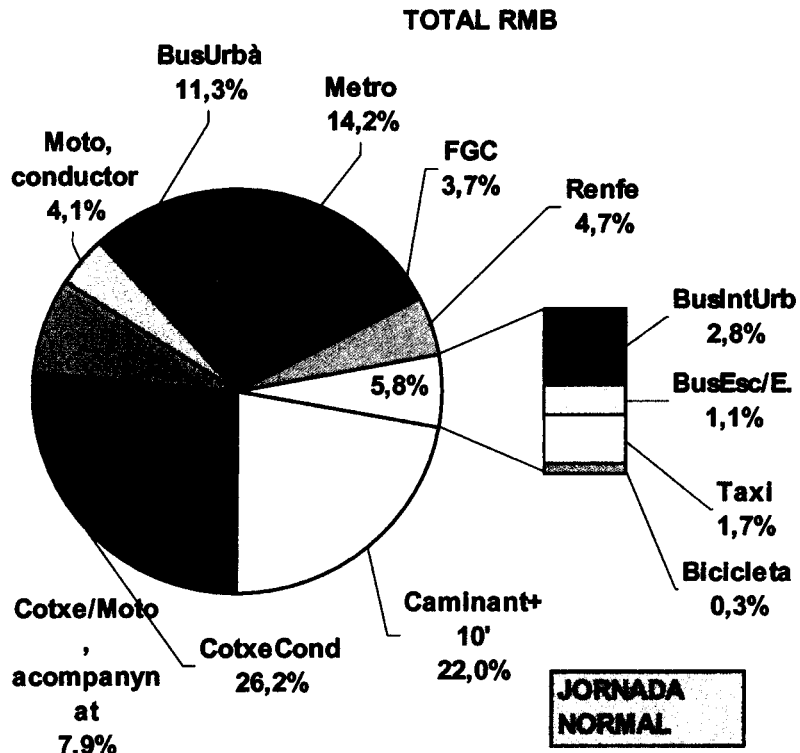


- Els viatges fets, en un dia feiner normal, pels residents a les àrees de Tarragona, Girona i Lleida, es distribueixen de la següent manera:

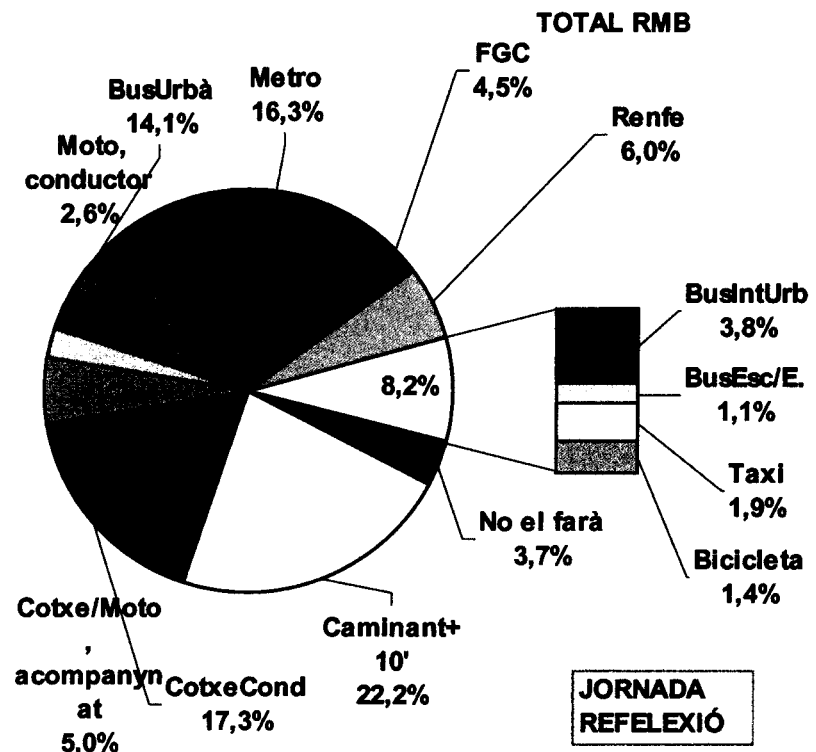


- En funció de la declaració directa dels entrevistats, l'evolució que es preveu per a la jornada de reflexió és:

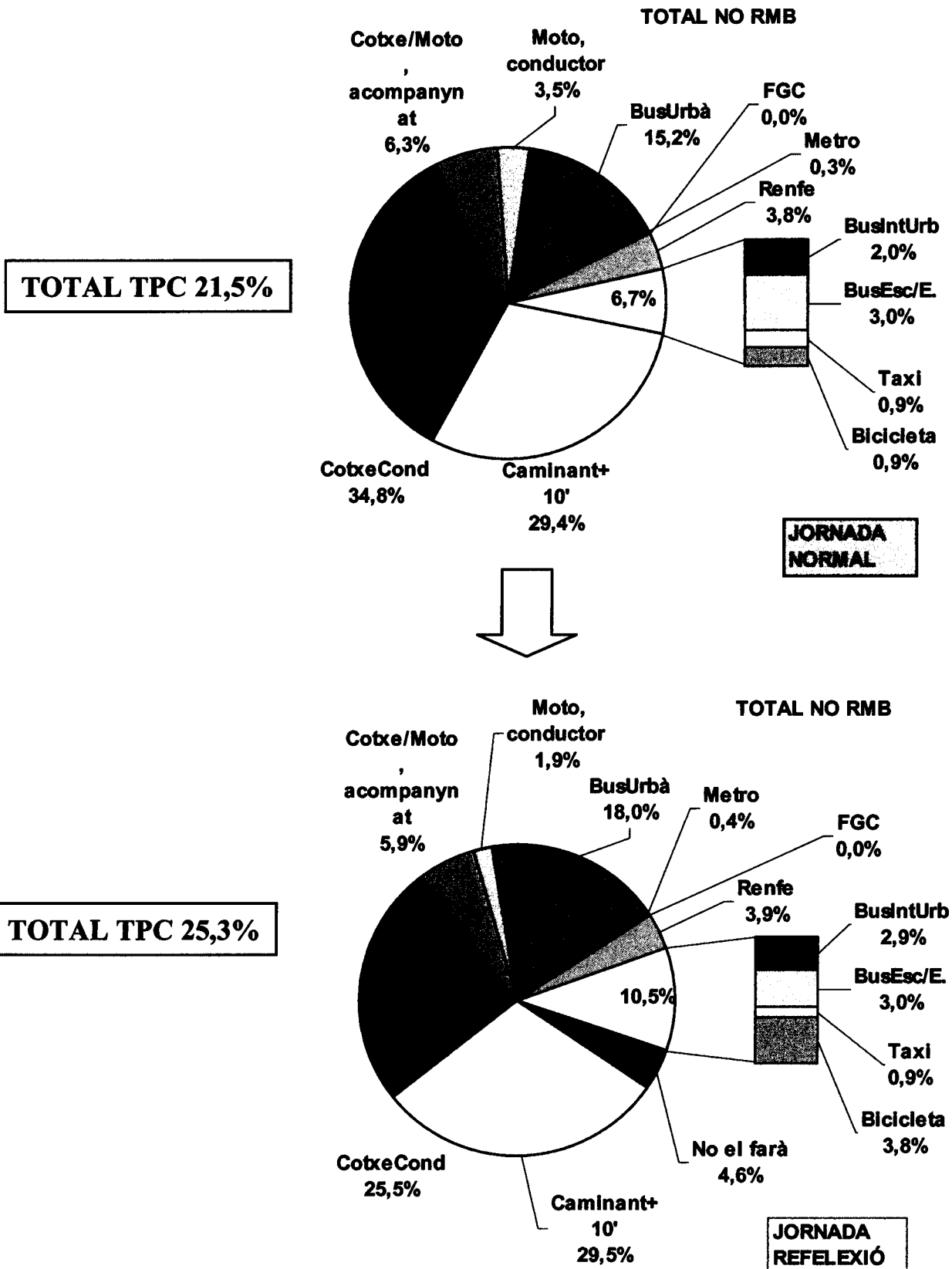
TOTAL TPC 38,3%



TOTAL TPC 46,3%



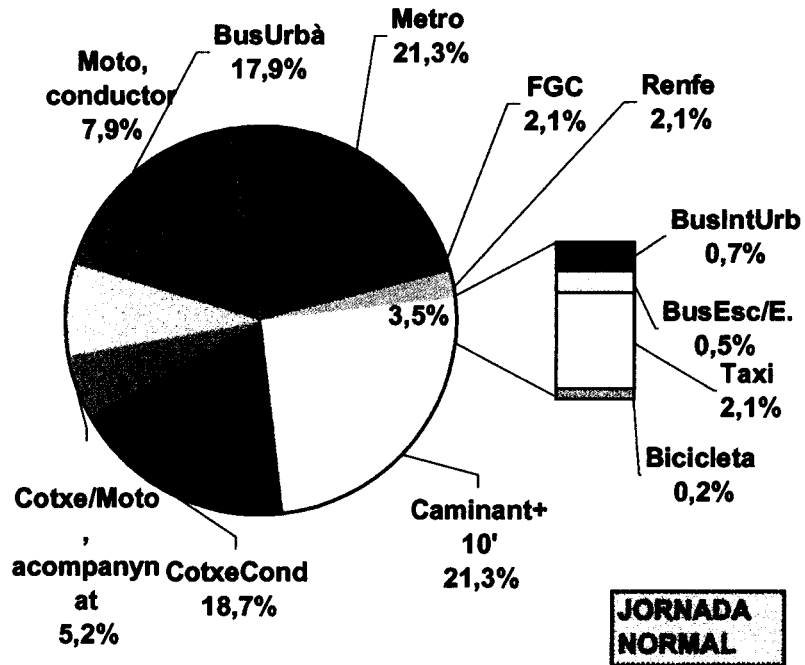
- En funció de la declaració directa dels entrevistats, l'evolució que es preveu per a la jornada de reflexió és:



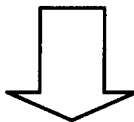
- En funció de la declaració directa dels entrevistats, l'evolució que es preveu per a la jornada de reflexió és:

A BARCELONA CIUTAT

TOTAL TPC 45,9%

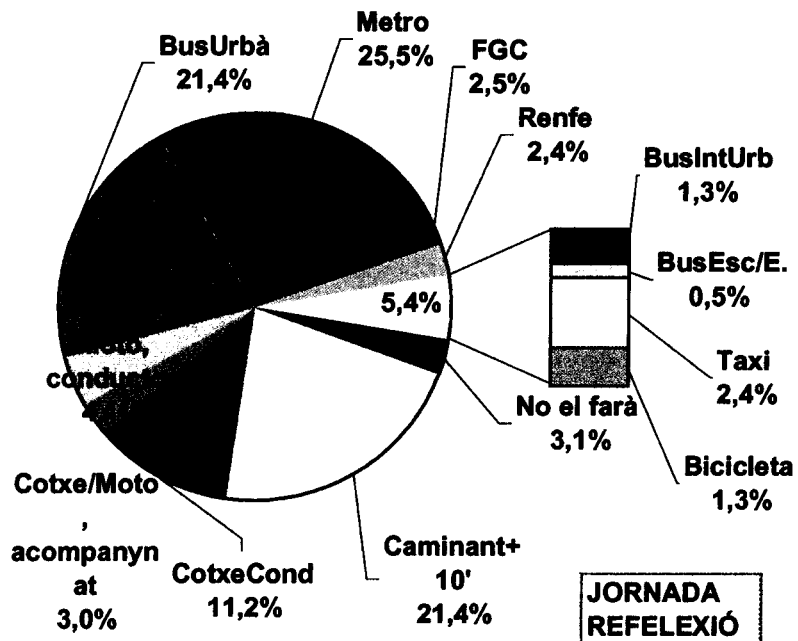


JORNADA NORMAL



A BARCELONA CIUTAT

TOTAL TPC 54,9%



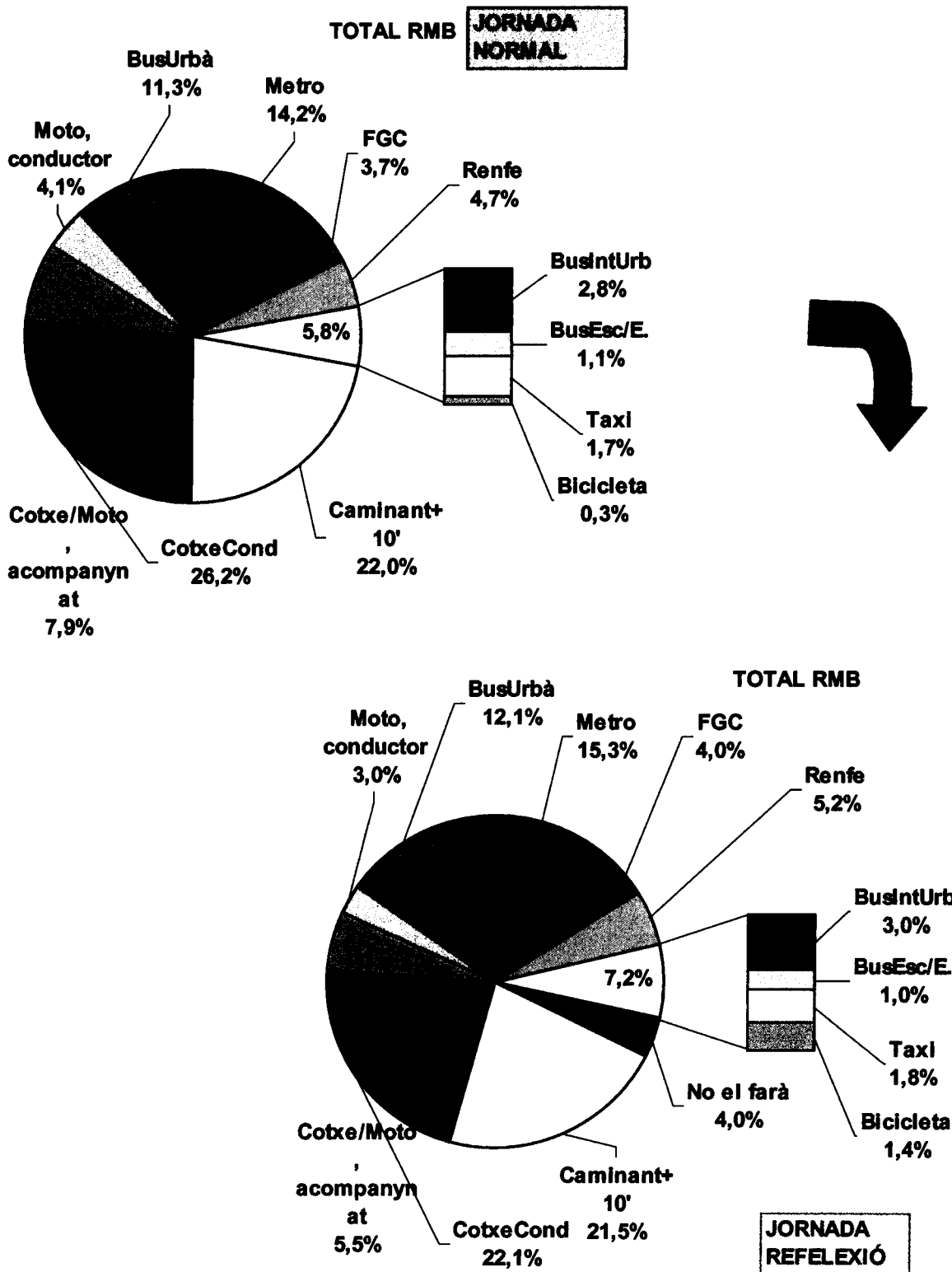
JORNADA REFLEXIÓ



- La resposta directa dels entrevistats, dóna la hipòtesi màxima de les variacions que hi hauran el dia de la jornada de reflexió. Però aquesta està més a prop d'una declaració d'intencions que d'una realitat. Per arribar a una hipòtesi més plausible s'han reduït aquells casos que l'entrevistat, encara que es manifestés favorable al canvi, el més probable fos que en la pràctica no ho fes. Per al càlcul d'aquesta segona hipòtesi hem tingut en compte altres respostes i variables.
- Un exemple: Un individu de 16 anys, ens ha dit que canviarà de "moto acompanyant" a "mitjà públic". Però també ens ha dit que el motiu del viatge és anar de diversió i el seu viatge el comença després de les 21:00. Per tant, no té molta credibilitat i conseqüentment el deixàvem com que "no canviarà".
- Tot seguit, incloem un quadre que permet tenir una primera aproximació de quina serà la incidència de la jornada als mitjans públics. És a dir, la hipòtesi més plausible. Per exemple, la previsió d'increment del TPC a la RMB és d'un 10,7% i no d'un 20,9% que es el que correspon a la declaració directa del entrevistats

RMB	Declaració entrevistats				Estimació Ipsos-Eco-Consulting				Estimació Ipsos-Eco-Consulting	
	Mitjà actual	Mitja jornada Sense el meu cobxe	Increment (Decre.) Diferenci al	Increment (Decre.) Relatiu	Mitjà actual	Mitja jornada Sense el meu cobxe	Increment (Decre.) Diferenci al	Increment (Decre.) Relatiu	Valor actual	Valor esperat
METRO	14,8%	16,9%	2,1%	14,2%	14,8%	16,4%	1,6%	10,8%	1.060.000	1.174.595
BUS URBÀ	11,8%	14,6%	2,8%	23,7%	11,8%	12,9%	1,1%	9,3%	750.000	819.915
BUS INTERURBÀ	2,9%	3,9%	1,0%	34,5%	2,9%	3,2%	0,3%	10,3%	150.000	165.517
FGC	3,9%	4,7%	0,8%	20,5%	3,9%	4,3%	0,4%	10,3%	215.000	237.051
Cercanias RENFE	4,9%	6,2%	1,3%	26,5%	4,9%	5,6%	0,7%	14,3%	275.000	314.286
Bus empresa/escolar	1,1%	1,1%	0,0%	0,0%	1,1%	1,1%	0,0%	0,0%	108.000	108.000
Taxi	1,8%	2,0%	0,2%	11,1%	1,8%	1,9%	0,1%	6,7%	74.000	78.933
Bicicleta	0,3%	1,5%	1,2%	400,0%	0,3%	1,5%	1,2%	400,0%	36.000	180.000
Caminant (+de15')	23,0%	23,0%	0,0%	0,0%	23,0%	23,0%	0,0%	0,0%	1.800.000	1.800.000
Cobxe conductor	27,4%	17,9%	-9,5%	-34,7%	27,4%	21,5%	-5,9%	-21,5%	3.774.802	2.961.980
Moto conductor	4,3%	2,7%	-1,6%	-37,2%	4,3%	3,2%	-1,1%	-25,6%	592.396	440.853
Privat, d'acompanyant	7,7%	5,2%	-2,5%	-32,5%	7,7%	5,9%	-1,8%	-23,4%	1.060.802	812.822
No el farà		3,8%	3,8%			4,3%	4,3%		1.060.802	1.060.802
<b>TOTAL TPC</b>	<b>38,3%</b>	<b>46,3%</b>	<b>8,0%</b>	<b>20,9%</b>	<b>38,3%</b>	<b>42,4%</b>	<b>4,1%</b>	<b>10,7%</b>	<b>2.450.000,0</b>	<b>2.712.272</b>
<b>TOTAL PRIVAT</b>	<b>31,7%</b>	<b>20,6%</b>	<b>-11,1%</b>	<b>-35,0%</b>	<b>31,7%</b>	<b>24,7%</b>	<b>-7,0%</b>	<b>-22,1%</b>	<b>5.428.000,0</b>	<b>4.229.388</b>
<b>TOTAL CAMINANT</b>	<b>23,0%</b>	<b>23,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>23,0%</b>	<b>23,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1.800.000,0</b>	<b>1.800.000</b>
<b>TOTAL ALTRES</b>	<b>3,2%</b>	<b>8,4%</b>	<b>5,2%</b>	<b>162,5%</b>	<b>3,2%</b>	<b>8,8%</b>	<b>5,6%</b>	<b>175,6%</b>	<b>218.000,0</b>	<b>600.863</b>

- Aplicant la hipòtesi plausible, per al cas de la RMB, l'evolució prevista per al dia de la jornada d'autoreflexió serà:





**Fase II:  
Dia S**

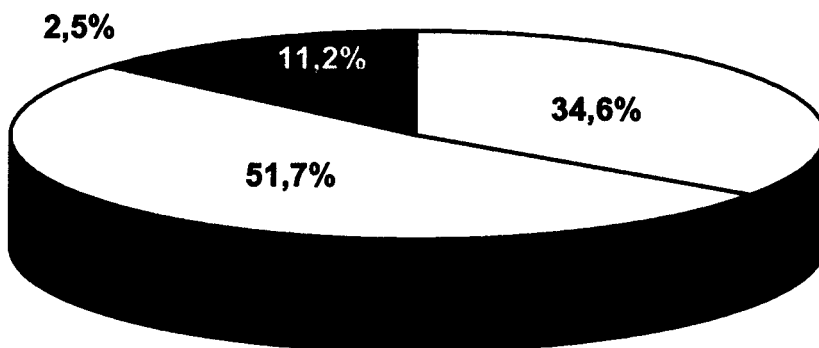


**V. PRINCIPALS RESULTATS DE LA  
SEGONA FASE**

- El resultats que a continuació es mostren tenen dues bases diferents:
  - » Individus
  - » Viatges
  
- Encara que totes les variables estan disponibles per a les dues bases, en línies generals, el criteri d'exposició és el de
  - » Per als individus: variables d'opinió
  - » Per als viatges: variables d'actitud

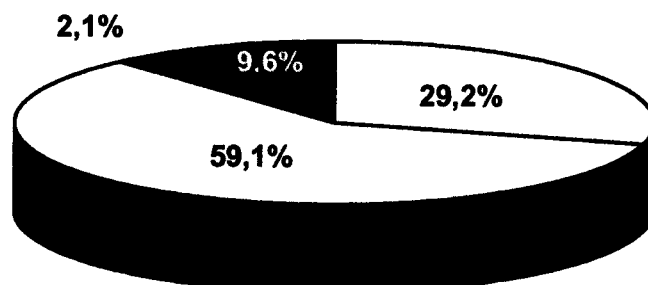
- Un 34,6% dels individus afirma que la jornada els va afectar de forma positiva. Per contra només un 11,2% diu que els va afectar de forma negativa. Son valors similars als de 1.999
- És a dir, el balanç diferencial d'opinió del grau d'afectació de la jornada és clarament positiu:  $+34,6\% - 11,2\% = +23,4\%$
- Aquest diferencial, tot i ésser positiu, és menys favorable per al cas de viatges amb origen i destí a Barcelona ciutat (+17,4%) i per als individus amb mobilitat obligada (+15,8%)
- Per contra, és més alt per als que van caminant (+36,9%) i per la gent de mes de 65 anys (+37,6%)

LA CELEBRACIÓ D'AQUESTA JORNADA, LI HA AFECTAT O PENSA QUE LI AFECTARÀ POSITIVAMENT Ó NEGATIVAMENT? 22.09.00



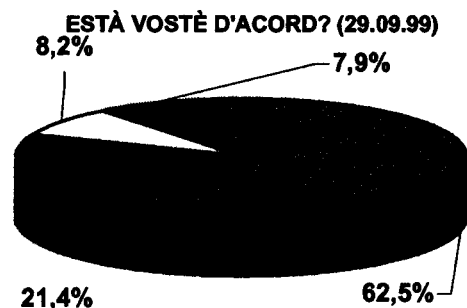
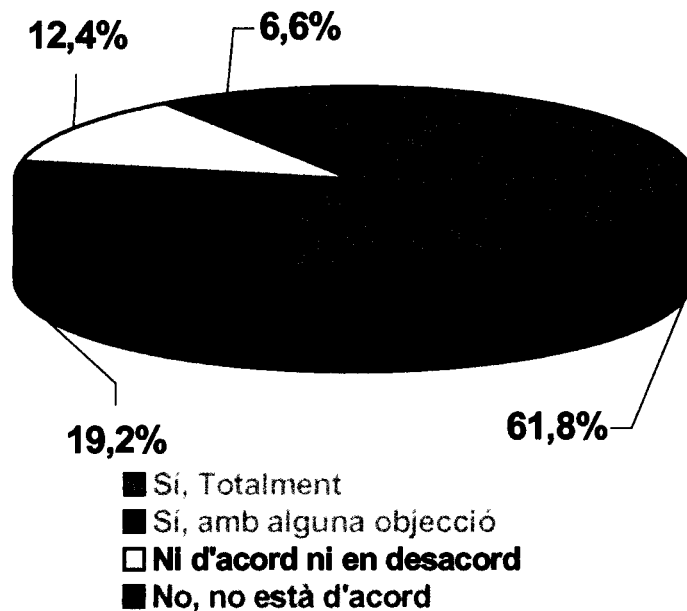
- Sí, positivament
- Ni positivament ni negativament
- No ho sap
- Negativament

LA CELEBRACIÓ D'AQUESTA JORNADA, LI HA AFECTAT O PENSA QUE LI AFECTARÀ POSITIVAMENT Ó NEGATIVAMENT? 29.04.1.999



## ESTÀ VOSTÈ D'ACORD? (22.09.00)

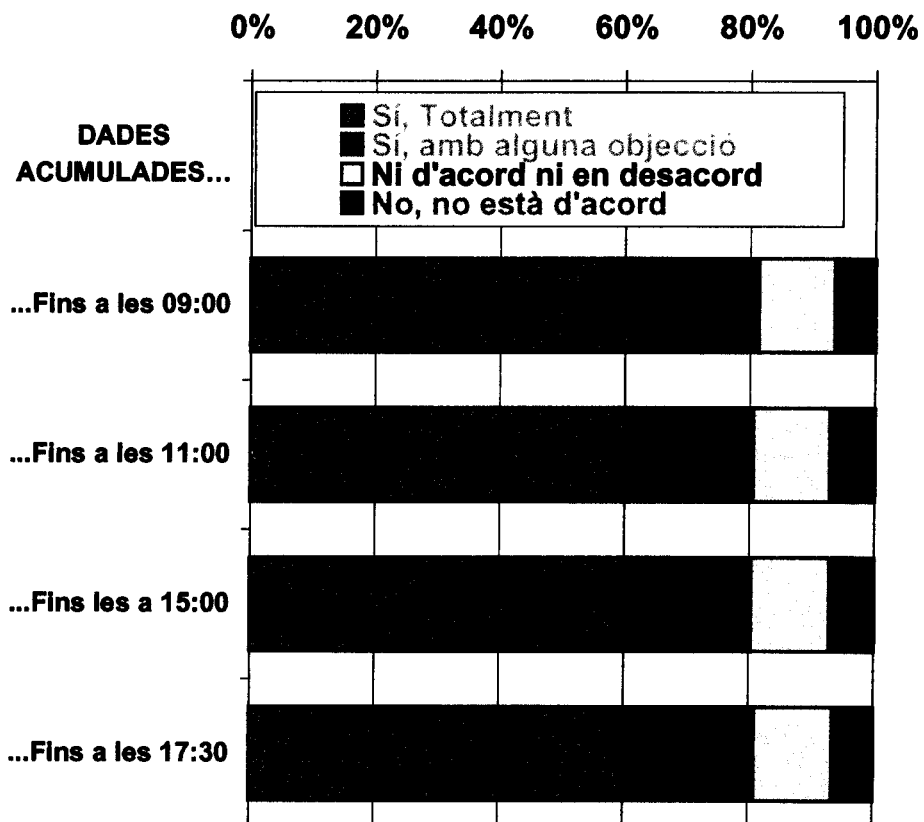
- CONCEPTE:
- Avui es celebra la jornada d'autoreflexió o dia sense cotxe.
- Bàsicament, el que es pretén és concienciar el ciutadà català de la necessitat de
  - ...fer un ús més racional del vehicle privat
  - ...de què altres fórmules de transport són igualment vàlides
  - ...que tot això redundi en una millor qualitat de vida a les ciutats
  - ...fent les ciutats més cíviques, més humanes i més segures



- El ciutadà català està majoritàriament d'acord amb una jornada d'aquests tipus. Un 61,8% està totalment d'acord i un 19,2% també d'acord però amb alguna objecció. En total el nivell és d'un 81% de la població que hi esta d'acord.
- Xifra similar a la de 1.999 (83,9%)
- No hi ha grans diferències entre els segments analitzats (àrea, edat, sexe, mobilitat, etc.), únicament els usuaris habituals de mitjà privat, tenen un nivell una mica més baix (76%) i els de mitjà públic una mica més alt (83%) però en general les diferències són mínimes

- No es detecta que durant la jornada hagi una evolució del nivell de conformitat.
- Les dades (acumulades) dels diferents mesuraments que es van fer són pràcticament idèntiques.
- Es a dir l'evolució de la jornada no va influir en l'opinió del ciutadà, el nivell d'acceptació es va mantenir estable durant tot el dia

### ESTÀ VOSTÈ D'ACORD?



- Tot seguit , mostrem les dades de l'evolució de la jornada, tant per el que fa al mitjà d'aquell dia com pel que fa al mitjà habitual, per declaració de l'entrevistat. S'indica també el percentatge d'increment o pèrdua del mitjà privat i del mitjà públic o TPC (\*)
- Els quadres d'exposició de dades són seqüencialment: Per als viatges totals dins de la RMB (al peu) , per al total de viatges dins de la RMB, per als viatges amb origen-destinació dins de BCN, per els viatges BCN-Resta RMB-BCN, per els viatges Fora BCN-Fora BCN i per els viatges de fora de la RMB.
- Com a dades més rellevants tenim que a les 17:30:  
 Per al total RMB, el increment del TPC va ésser de 7,5% (12,5% a 1999).  
 Pels viatges BCN-BCN un 8,0% (9,4% a 1999).  
 Pels viatges BCN-RMB-BCN un 3,9% i pels Pels viatges Fora BCN-Fora BCN (Si RMB) un 8,8% ( en conjunt, 17,5% a 1999)  
 Pels viatges Fora RMB un 0,8% ( 4,2% a 1999)

	TOTAL RMB							
	FINS LES 09:00		FINS LES 11:00		FINS LES 15:00		FINS LES 17:30	
	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09
<b>MITJA</b>								
Cotxe Conductor	38,8%	36,3%	34,3%	30,7%	27,5%	23,5%	27,5%	23,7%
Cotxe acompanyant	5,5%	5,4%	5,0%	4,6%	6,5%	5,5%	6,5%	5,7%
Moto	4,5%	4,6%	3,9%	4,1%	4,0%	4,0%	4,0%	3,9%
Metro	12,8%	13,4%	12,5%	13,4%	13,6%	14,8%	13,6%	15,1%
Bus Urbà	11,3%	11,4%	10,7%	11,0%	11,0%	11,1%	11,0%	11,4%
Bus Interurbà	2,6%	2,7%	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%	2,4%	2,5%
FGC	1,9%	2,0%	1,9%	2,0%	2,9%	3,2%	2,9%	3,3%
RENFE	3,3%	3,7%	3,2%	3,3%	3,8%	4,8%	3,8%	4,0%
Altres TP	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
Taxi	0,6%	1,4%	0,6%	1,2%	1,2%	1,7%	1,2%	1,6%
Bicicleta	0,1%	1,0%	0,1%	0,5%	0,1%	0,9%	0,1%	0,7%
Caminant	18,4%	17,9%	25,4%	26,5%	26,9%	27,8%	27,5%	23,7%
<b>TOTAL PRIVAT</b>	<b>48,9%</b>	<b>46,2%</b>	<b>43,1%</b>	<b>39,5%</b>	<b>37,9%</b>	<b>33,0%</b>	<b>37,9%</b>	<b>33,3%</b>
<b>TOTAL TPC</b>	<b>32,1%</b>	<b>33,3%</b>	<b>30,7%</b>	<b>32,1%</b>	<b>33,8%</b>	<b>36,4%</b>	<b>33,8%</b>	<b>36,3%</b>
<b>TOTAL CAMINANT</b>	<b>18,4%</b>	<b>17,9%</b>	<b>25,4%</b>	<b>26,5%</b>	<b>26,9%</b>	<b>27,8%</b>	<b>27,5%</b>	<b>23,7%</b>
<b>INCREMENT PRIVAT</b>		<b>-5,4%</b>		<b>-8,5%</b>		<b>-12,9%</b>		<b>-12,4%</b>
<b>INCREMENT TPC</b>		<b>+3,9%</b>		<b>+4,5%</b>		<b>+7,8%</b>		<b>+7,5%</b>

(\*) A fi d'assimilar les dades als operadors, ni el taxi ni el bus escolar/d'empresa no estan inclosos dins del TPC, Transport públic col·lectiu



	BCN-BCN							
	FINS LES 09:00		FINS LES 11:00		FINS LES 15:00		FINS LES 17:30	
	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09
<b>MITJA</b>								
Cotxe Conductor	23,6%	21,1%	19,6%	17,5%	16,3%	13,3%	16,3%	12,0%
Cotxe acompanyant	4,0%	3,9%	3,7%	3,2%	4,5%	3,5%	4,5%	3,9%
Moto	6,5%	6,6%	5,8%	5,8%	5,8%	5,5%	5,8%	5,3%
Metro	22,7%	23,9%	20,6%	22,2%	21,6%	23,3%	21,6%	24,0%
Bus Urbà	19,6%	19,3%	18,6%	18,2%	18,1%	17,9%	18,1%	19,0%
Bus interurbà	0,6%	0,6%	0,4%	0,4%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%
FGC	1,7%	1,7%	1,6%	1,6%	2,4%	2,6%	2,4%	2,6%
RENFE	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%
Altres TPC	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
Taxi	1,4%	3,2%	1,5%	2,8%	2,5%	3,7%	2,5%	3,5%
Bicicleta	0,1%	1,1%	0,1%	0,4%	0,2%	1,5%	0,2%	1,2%
Caminant	19,2%	17,6%	27,5%	27,2%	27,1%	27,0%	27,1%	27,0%
<b>TOTAL PRIVAT</b>	<b>34,1%</b>	<b>31,6%</b>	<b>29,1%</b>	<b>26,5%</b>	<b>26,6%</b>	<b>22,3%</b>	<b>26,6%</b>	<b>21,2%</b>
<b>TOTAL TPC</b>	<b>45,2%</b>	<b>46,2%</b>	<b>41,8%</b>	<b>43,0%</b>	<b>43,5%</b>	<b>45,2%</b>	<b>43,5%</b>	<b>47,0%</b>
<b>TOTAL CAMINANT</b>	<b>19,2%</b>	<b>17,6%</b>	<b>27,5%</b>	<b>27,2%</b>	<b>27,1%</b>	<b>27,0%</b>	<b>27,1%</b>	<b>27,0%</b>
<b>INCREMENT PRIVAT</b>		<b>-7,3%</b>		<b>-8,9%</b>		<b>-16,2%</b>		<b>-20,3%</b>
<b>INCREMENT TPC</b>		<b>+2,1%</b>		<b>+2,9%</b>		<b>+4,0%</b>		<b>+8,0%</b>

	BCN-Resta RMB-BCN							
	FINS LES 09:00		FINS LES 11:00		FINS LES 15:00		FINS LES 17:30	
	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09
<b>MITJA</b>								
Cotxe Conductor	51,7%	47,5%	48,4%	40,8%	34,4%	26,3%	34,4%	29,9%
Cotxe acompanyant	6,1%	6,0%	6,1%	5,8%	6,8%	6,1%	6,8%	6,4%
Moto	2,0%	2,1%	1,7%	1,5%	1,4%	1,3%	1,4%	1,3%
Metro	17,0%	18,0%	20,0%	21,2%	24,3%	26,7%	24,3%	26,8%
Bus Urbà	2,7%	2,7%	2,7%	2,8%	3,3%	3,3%	3,3%	3,4%
Bus interurbà	4,8%	4,8%	4,5%	4,5%	5,3%	5,5%	5,3%	5,9%
FGC	4,1%	4,2%	4,4%	4,5%	7,9%	9,2%	7,9%	8,8%
RENFE	10,2%	11,5%	10,5%	10,7%	14,5%	19,1%	14,5%	15,2%
Altres TPC	0,1%	0,7%	0,1%	0,6%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%
Taxi	0,1%	0,5%	0,1%	0,8%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
Bicicleta	0,1%	1,0%	0,1%	0,6%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%
Caminant	1,1%	1,1%	1,4%	6,1%	1,8%	2,0%	1,8%	1,9%
<b>TOTAL PRIVAT</b>	<b>59,8%</b>	<b>55,6%</b>	<b>56,2%</b>	<b>48,1%</b>	<b>42,6%</b>	<b>33,7%</b>	<b>42,6%</b>	<b>37,6%</b>
<b>TOTAL TPC</b>	<b>38,8%</b>	<b>41,2%</b>	<b>42,1%</b>	<b>43,8%</b>	<b>55,3%</b>	<b>63,8%</b>	<b>55,3%</b>	<b>60,1%</b>
<b>TOTAL CAMINANT</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,4%</b>	<b>6,1%</b>	<b>1,8%</b>	<b>2,0%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,9%</b>
<b>INCREMENT PRIVAT</b>		<b>-7,0%</b>		<b>-14,4%</b>		<b>-20,9%</b>		<b>-11,6%</b>
<b>INCREMENT TPC</b>		<b>+6,1%</b>		<b>+3,9%</b>		<b>+15,4%</b>		<b>+8,7%</b>

	RMB no BCN-RMB noBCN							
	FINS LES 09:00		FINS LES 11:00		FINS LES 15:00		FINS LES 17:30	
	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09
<b>MITJA</b>								
Cotxe Conductor	48,0%	46,0%	42,4%	39,1%	35,2%	32,0%	35,2%	32,2%
Cotxe acompanyant	6,7%	6,5%	5,7%	5,5%	8,2%	7,2%	8,2%	7,0%
Moto	3,7%	3,7%	3,0%	3,6%	3,3%	3,6%	3,3%	3,6%
Metro	1,9%	1,9%	2,0%	2,1%	2,0%	2,2%	2,0%	2,2%
Bus Urbà	6,9%	7,3%	6,5%	7,6%	7,3%	7,8%	7,3%	7,5%
Bus interurbà	3,7%	3,9%	3,4%	3,4%	2,9%	3,0%	2,9%	2,8%
FGC	1,3%	1,5%	1,3%	1,4%	1,5%	1,4%	1,5%	1,7%
RENFE	3,2%	3,5%	2,7%	2,8%	2,5%	3,0%	2,5%	2,8%
Altres TPC	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%
Taxi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%
Bicicleta	0,1%	1,0%	0,1%	0,6%	0,1%	0,6%	0,1%	0,5%
Caminant	24,5%	24,7%	32,9%	33,9%	36,5%	38,8%	36,5%	38,9%
<b>TOTAL PRIVAT</b>	<b>58,4%</b>	<b>56,2%</b>	<b>51,1%</b>	<b>48,2%</b>	<b>46,7%</b>	<b>42,8%</b>	<b>46,7%</b>	<b>42,8%</b>
<b>TOTAL TPC</b>	<b>17,0%</b>	<b>18,1%</b>	<b>15,9%</b>	<b>17,3%</b>	<b>16,2%</b>	<b>17,4%</b>	<b>16,2%</b>	<b>17,0%</b>
<b>TOTAL CAMINANT</b>	<b>24,5%</b>	<b>24,7%</b>	<b>32,9%</b>	<b>33,9%</b>	<b>36,5%</b>	<b>38,8%</b>	<b>36,5%</b>	<b>38,9%</b>
<b>INCREMENT PRIVAT</b>		<b>-3,8%</b>		<b>-5,7%</b>		<b>-8,4%</b>		<b>-8,4%</b>
<b>INCREMENT TPC</b>		<b>+6,5%</b>		<b>+8,8%</b>		<b>+7,4%</b>		<b>+4,6%</b>

	No RMB							
	FINS LES 09:00		FINS LES 11:00		FINS LES 15:00		FINS LES 17:30	
	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09	Habitual	Dia 22.09
<b>MITJA</b>								
Cotxe Conductor	57,7%	52,7%	50,8%	41,1%	46,4%	38,2%	46,4%	37,5%
Cotxe acompanyant	8,9%	8,3%	8,2%	9,3%	7,5%	6,5%	7,5%	6,5%
Moto	3,3%	4,0%	2,9%	3,3%	2,9%	3,2%	2,9%	3,2%
Metro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bus Urbà	8,9%	10,4%	8,9%	9,5%	8,6%	8,7%	8,6%	8,5%
Bus interurbà	3,3%	3,8%	2,9%	3,1%	2,6%	2,8%	2,6%	2,6%
FGC	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
RENFE	0,8%	1,0%	0,8%	1,1%	0,6%	0,8%	0,6%	0,8%
Altres TPC	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Taxi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bicicleta	0,1%	0,3%	0,1%	1,8%	0,3%	3,0%	0,3%	2,2%
Caminant	17,0%	19,6%	25,4%	30,8%	31,1%	36,8%	31,1%	38,7%
<b>TOTAL PRIVAT</b>	<b>69,9%</b>	<b>65,0%</b>	<b>61,9%</b>	<b>53,7%</b>	<b>56,8%</b>	<b>47,9%</b>	<b>56,8%</b>	<b>47,2%</b>
<b>TOTAL TPC</b>	<b>13,0%</b>	<b>15,1%</b>	<b>12,6%</b>	<b>13,7%</b>	<b>11,8%</b>	<b>12,3%</b>	<b>11,8%</b>	<b>11,9%</b>
<b>TOTAL CAMINANT</b>	<b>17,0%</b>	<b>19,6%</b>	<b>25,4%</b>	<b>30,8%</b>	<b>31,1%</b>	<b>36,8%</b>	<b>31,1%</b>	<b>38,7%</b>
<b>INCREMENT PRIVAT</b>		<b>-6,9%</b>		<b>-13,2%</b>		<b>-15,7%</b>		<b>-16,9%</b>
<b>INCREMENT TPC</b>		<b>+16,1%</b>		<b>+8,5%</b>		<b>+4,2%</b>		<b>+0,8%</b>

- A la propera pàgina es poden analitzar les diferències entre les previsions fetes a la fase prèvia i els resultats del mesurament del dia 22 de setembre
- Es pot observar que encara que la població ha actuat molt similar a la forma que s'esperava en base a les previsions fetes, la major part del valors de TPC son a la baixa. i quan els valors són percentatges relatius (En els percentatges directes els valors no son molt diferents).
- La tendència general és la de
  - Un ús del mitjà privat superior al previst.
  - Un increment del caminant no previst.
  - Un increment del mitjà públic inferior al al previst.
  - Un elevat nombre de viatges que no s'han fet, ho que fa que al ésser els respectius universos diferents, s'afegeixi un error percentual conseqüent

	Total Estudi		RMB		BCN-BCN		"No BCN"		"No RMB"	
	Fase previa	17:30 del 22.09	Fase previa	17:30 del 22.09	Fase previa	17:30 del 22.09	Fase previa	17:30 del 22.09	Fase previa	17:30 del 22.09
<b>MITJA</b>										
Cotxe Conductor	23,5%	25,3%	21,5%	23,7%	13,4%	12,0%	27,4%	32,0%	37,7%	37,5%
Cotxe acompanyant	6,5%	5,7%	5,9%	5,7%	5,3%	3,9%	6,4%	6,9%	10,8%	6,5%
Moto	3,5%	4,0%	3,2%	3,9%	4,3%	5,3%	2,5%	3,0%	5,6%	3,2%
Metro	14,4%	13,0%	16,4%	15,1%	25,2%	24,0%	10,8%	9,4%	0,0%	0,0%
Bus Urbà	12,2%	11,0%	12,9%	11,4%	19,5%	19,0%	8,7%	6,5%	7,2%	8,5%
Bus Interurbà	3,2%	2,6%	3,2%	2,5%	0,7%	0,7%	4,9%	3,8%	3,2%	2,6%
FGC	3,8%	2,8%	4,3%	3,3%	2,0%	2,6%	5,9%	3,8%	0,0%	0,0%
RENFE	5,0%	3,7%	5,6%	4,0%	0,5%	0,7%	9,1%	6,3%	0,7%	0,8%
Altres TPC	1,0%	0,2%	1,1%	0,1%	0,1%	0,1%	1,8%	0,1%	0,3%	0,0%
Taxi	1,9%	1,5%	1,9%	1,6%	2,0%	3,5%	1,8%	0,4%	1,9%	0,0%
Bicicleta	1,7%	1,1%	1,5%	4,0%	1,0%	1,2%	1,9%	6,0%	3,1%	2,2%
Caminant	23,5%	29,2%	23,0%	27,8%	22,0%	27,0%	24,1%	29,0%	27,1%	38,7%
No el farà	4,4%		4,3%		6,0%		3,2%		5,1%	
<b>TOTAL PRIVAT</b>	<b>33,5%</b>	<b>35,0%</b>	<b>30,6%</b>	<b>33,2%</b>	<b>23,0%</b>	<b>21,2%</b>	<b>36,3%</b>	<b>42,0%</b>	<b>54,2%</b>	<b>47,2%</b>
<b>TOTAL TPC</b>	<b>39,6%</b>	<b>33,3%</b>	<b>43,5%</b>	<b>36,4%</b>	<b>48,1%</b>	<b>47,1%</b>	<b>41,3%</b>	<b>30,0%</b>	<b>11,4%</b>	<b>11,9%</b>
<b>TOTAL CAMINANT</b>	<b>23,5%</b>	<b>29,2%</b>	<b>23,0%</b>	<b>27,8%</b>	<b>22,0%</b>	<b>27,0%</b>	<b>24,1%</b>	<b>29,0%</b>	<b>27,1%</b>	<b>38,7%</b>
<b>INCREMENT PRIVAT</b>	<b>-21,0%</b>	<b>-14,8%</b>	<b>-22,1%</b>	<b>-12,4%</b>	<b>-16,4%</b>	<b>-20,3%</b>	<b>-25,9%</b>	<b>-7,0%</b>	<b>-13,3%</b>	<b>-16,9%</b>
<b>INCREMENT TPC</b>	<b>+9,7%</b>	<b>+12,7%</b>	<b>+10,7%</b>	<b>+7,5%</b>	<b>+9,5%</b>	<b>+8,0%</b>	<b>+11,5%</b>	<b>+7,2%</b>	<b>+2,5%</b>	<b>+0,8%</b>
<b>INCR.CAMINANT</b>	<b>2,0%</b>	<b>+4,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>-+3,8%</b>	<b>3,0%</b>	<b>+1,7%</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-+7,5%</b>	<b>+16,2%</b>	<b>+24,4%</b>



**Fase III:  
Post**



**VI. RESULTATS DE LA TERCERA  
FASE  
INTEGRATS AMB ELS DE LA PRIMERA I SEGONA**

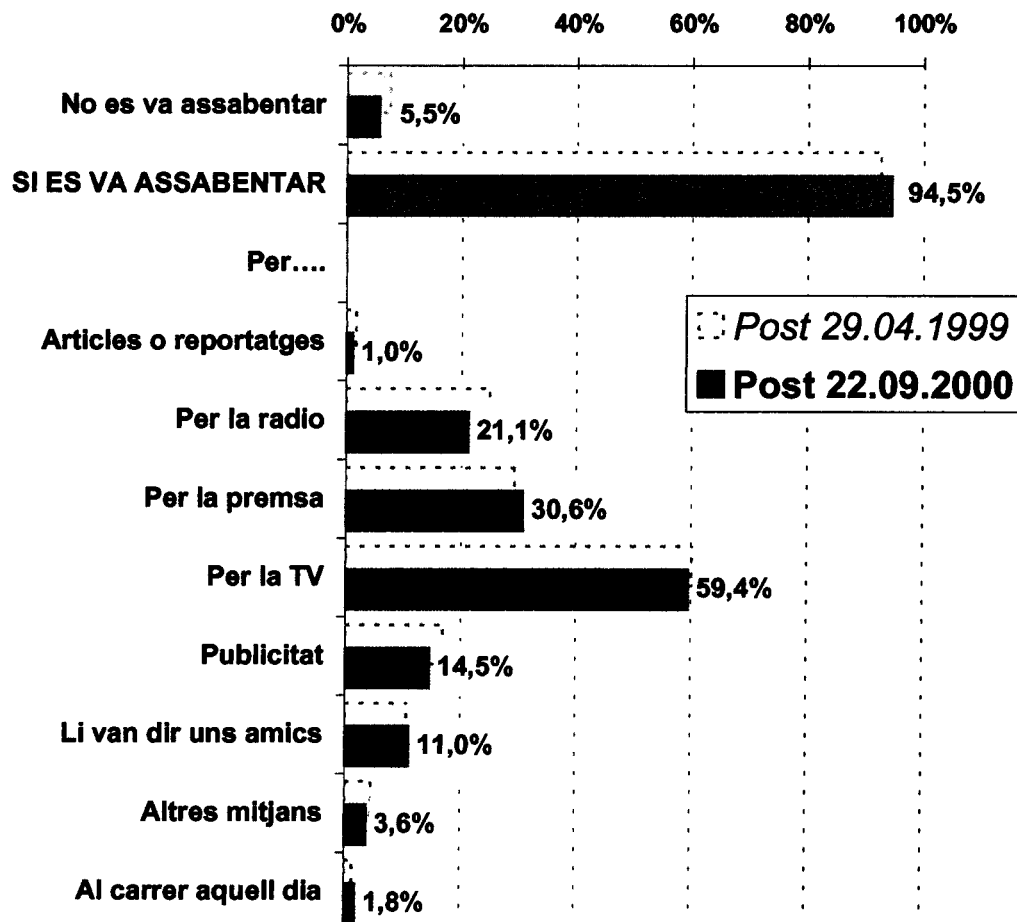
- Tot seguit es detallen els principals resultats de la tercera fase, reflectint també, quan es d'interès, els de la primera i segona a efectes de disposar d'una perspectiva conjunta
- El resultats que a continuació es mostren tenen dues bases diferents:
  - Individus
  - Viatges
- Encara que totes les variables estan disponibles per a les dues bases, en línies generals, el criteri d'exposició és el de

Per als individus: variables d'opinió

Per als viatges: variables d'actitud

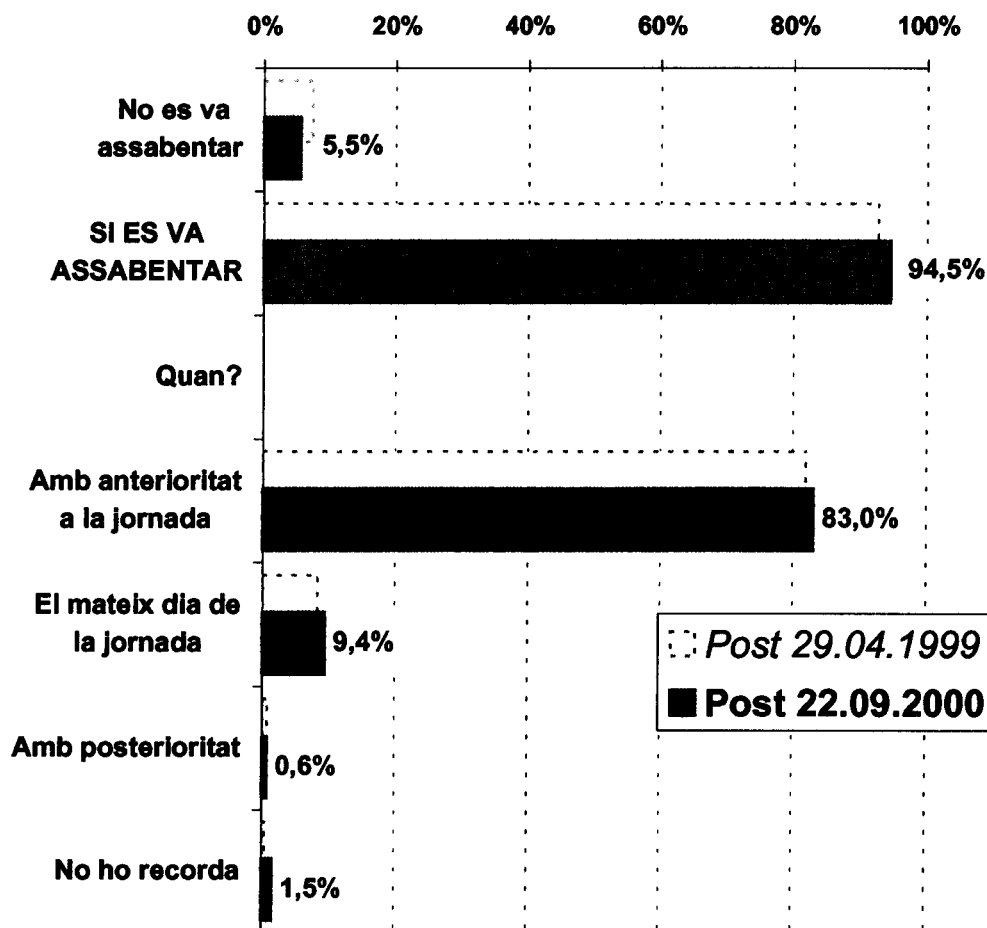
- El 95% de la població es va assabentar de l'existència de la jornada. Es un valor encara més satisfactori que el obtingut al '99
- Van ser els mitjans de comunicació, sobre tot la TV, els que van tenir una major influència en aquest elevat nivell de coneixement, amb proporcions similars al '99
- El major grau de coneixement de la jornada es va produir a les capitals (Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona), on el 97% de la seva població se'n va assabentar.

### CONEIXEMENT DE LA JORNADA

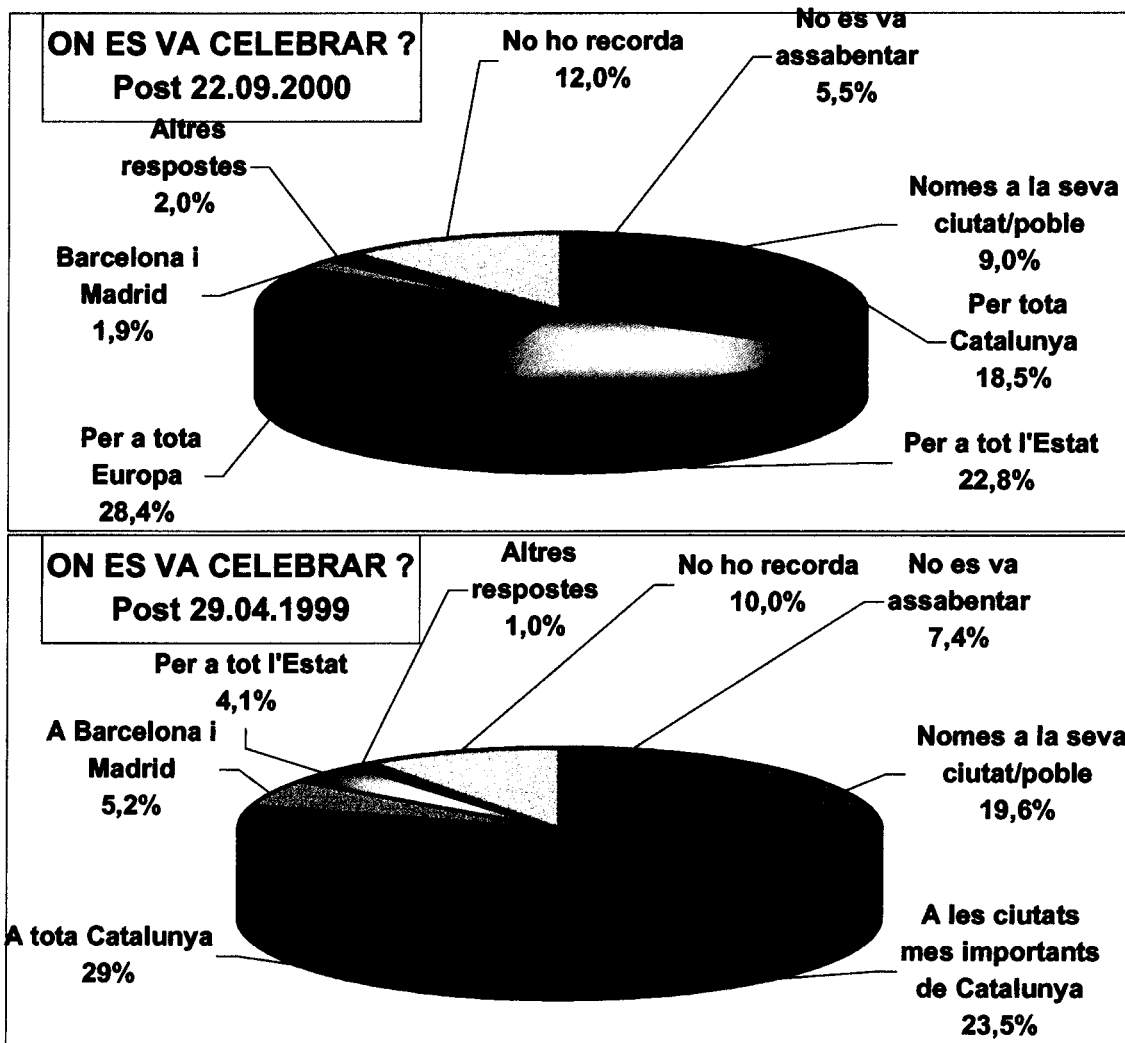


- La gran majoria de la població (el 83%) es va assabentar de la jornada amb anterioritat. La resta, o no se'n va assabentar (6%) o ho va fer amb posterioritat.
- Un 9% es va assabentar el mateix dia (un 8%, pels mitjans de comunicació i un 1% al carrer el mateix dia).
- Es una situació molt similar a la de 1.999

### QUAN ES VA ASSABENTAR DE LA JORNADA



- Si amb posterioritat a la jornada de 1999 la major part dels entrevistats associava la jornada a l'àmbit de Catalunya, aquest any 2000 l'associació es més amplia, més estatal i més europea.
- Les mencions a l'àmbit de Catalunya son un 27,5% (contra un 72,1% a 1999).
- Un 28,4% associen la jornada a Europa (0% a 1999) i un 22,8% a tot l'Estat espanyol.
- Les àrees de Tarragona, Lleida i Girona, fan mes esments a l'àmbit català, mentre que a Barcelona ciutat i han mes esments a l'àmbit Europeu





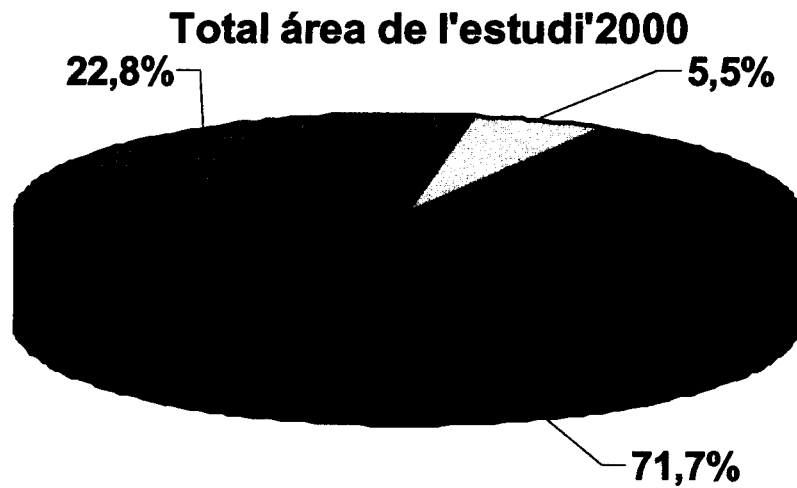
- La major part dels entrevistats (49,6%) associen la jornada al motiu de **“Reduir la contaminació atmosfèrica”**. Força pes tenen també les expressions **“Promoure el transport públic”** (19,4%) **“Conscienciar el ciutadà”** (17,5%) i **Reduir les aglomeracions”** (10,2%). Totes elles en línia amb les de 1999 i amb la previsió de la fase prèvia.
- On sí ha hagut evolució respecte a la jornada de 1999, és en els dos motius que segueixen: **“Reduir el soroll”** (1,7%) (moltes menys esmenes que 1999) i **“Estalvi energètic”** (10,7%) (sense esmenes a 1999). Aquest últim, sens dubte, per el fort impacte que tenen a la opinió dels ciutadans els increments dels preus'2000 dels carburants
- La resta de motius ja tenen un pes molt més petit
- Per àrees no es detecten grans diferències

<b>MOTIUS ASSOCIA A LA JORNADA</b>			
	<i>Pre</i> 22.09.2000	<b>Post</b> 22.09.2000	<i>Post</i> 29.04.1999
<b>No la recorda/No sap de la jornada</b>	33,3%	<b>5,5%</b>	7,4%
<b>Reduir la contaminació atmosfèrica</b>	38,4%	<b>49,6%</b>	56,1%
<b>Promoure el transport públic</b>	17,4%	<b>19,4%</b>	23,4%
<b>Conscienciar al ciutadà</b>	16,7%	<b>17,5%</b>	21,3%
<b>Estalvi energètic</b>	10,7%	<b>10,7%</b>	0,3%
<b>Reduir aglomeracions</b>	10,2%	<b>10,2%</b>	11,3%
<b>Reduir el soroll</b>	4,0%	<b>1,7%</b>	15,2%
<b>Moda/Publicitat/Una bajanada/Política</b>	*	<b>1,7%</b>	2,0%
<b>No sap el motiu/No li troba el motiu</b>	0,9%	<b>1,5%</b>	2,0%
<b>Fer les poblacions més humanes</b>	0,8%	<b>1,0%</b>	0,7%
<b>Reduir el transit</b>	*	<b>0,9%</b>	0,4%
<b>Potenciar l'us de la bicicleta</b>	0,6%	<b>0,6%</b>	0,6%
<b>Per a que caminem més</b>	*	<b>0,2%</b>	0,5%
<b>Evitar perills amb el cotxe</b>	*	<b>0,1%</b>	0,4%
<b>Altres</b>	4,1%	<b>0,4%</b>	0,6%
<b>Ns/Nc</b>	*	<b>11,7%</b>	17,9%

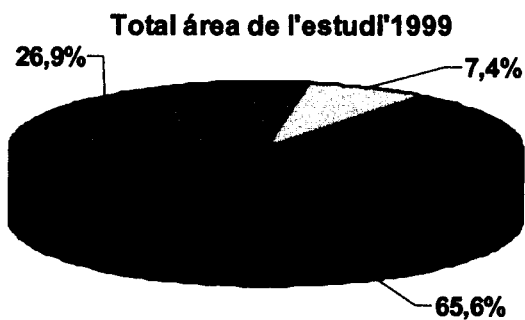
- Les associacions de la promoció de la jornada del dia sense cotxe a una entitat concreta, encara que una mica millor que a la prèvia, són molt baixes. Un 68,4% no sap associar-la a cap organisme o entitat. Situació similar a la de la jornada de 1.999
- Es Ajuntaments són les úniques entitats que tenen una mica més d'associació a la promoció de la jornada : 15.4 % de la població, però en una proporció molt inferior a la del any anterior.
- En el cas dels residents a Barcelona ciutat, l'associen a l'Ajuntament un 23% dels ciutadans.

ENTITATS ASOCIADES A LA JORNADA			
	Pre 22.09.2000	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
No la recorda/No sap de la jornada <i>LA ASSOCIA AMB L'ENTITAT/ORGANISME...</i>	33,3%	5,5%	7,4%
La Comunitat Europea	2,7%	3,7%	0,0%
L' / Els Ajuntament (s)	11,5%	15,4%	25,3%
La / Les Diputació (ns)	0,5%	1,4%	0,9%
La Generalitat (genèricament)	5,1%	6,5%	15,3%
Departament Política Territorial i Obres Públi.	0,3%	0,2%	0,5%
Departament de Medi Ambient	2,3%	1,8%	1,7%
El transport públic (Administració o empreses)	1,2%	0,8%	1,4%
Associacions per la promoció Transport Públic, les Associacions de Veïns, etc.	0,4%	0,6%	0,7%
Els amics de la bicicleta	1,2%	0,0%	0,0%
No ho sap	46,3%	68,4%	63,5%
Altres organismes o entitats	3,4%	4,9%	1,9%

- Una mica menys d'una quarta part dels ciutadans (\*) van participar d'alguna manera a la jornada. Una xifra inferior a la de 1.999.



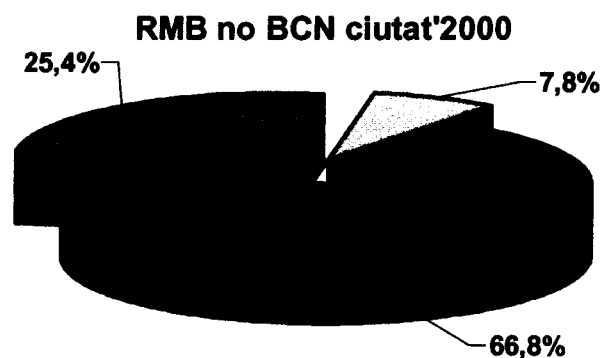
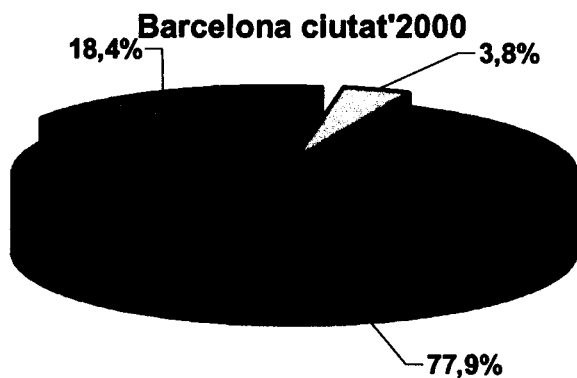
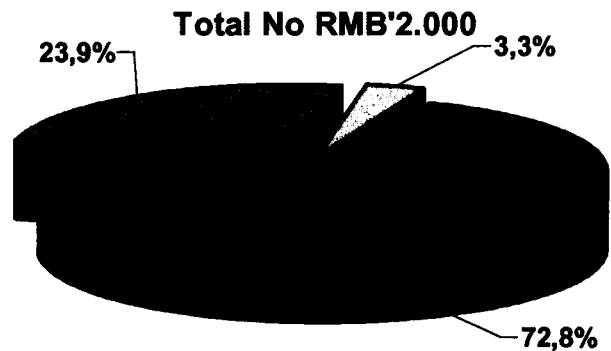
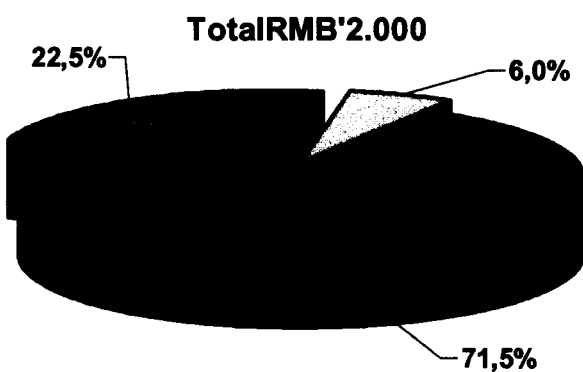
- No va participar
- No es va assabentar
- Va participar d'alguna manera



(\*) Ens estem referint als ciutadans, no als viatges

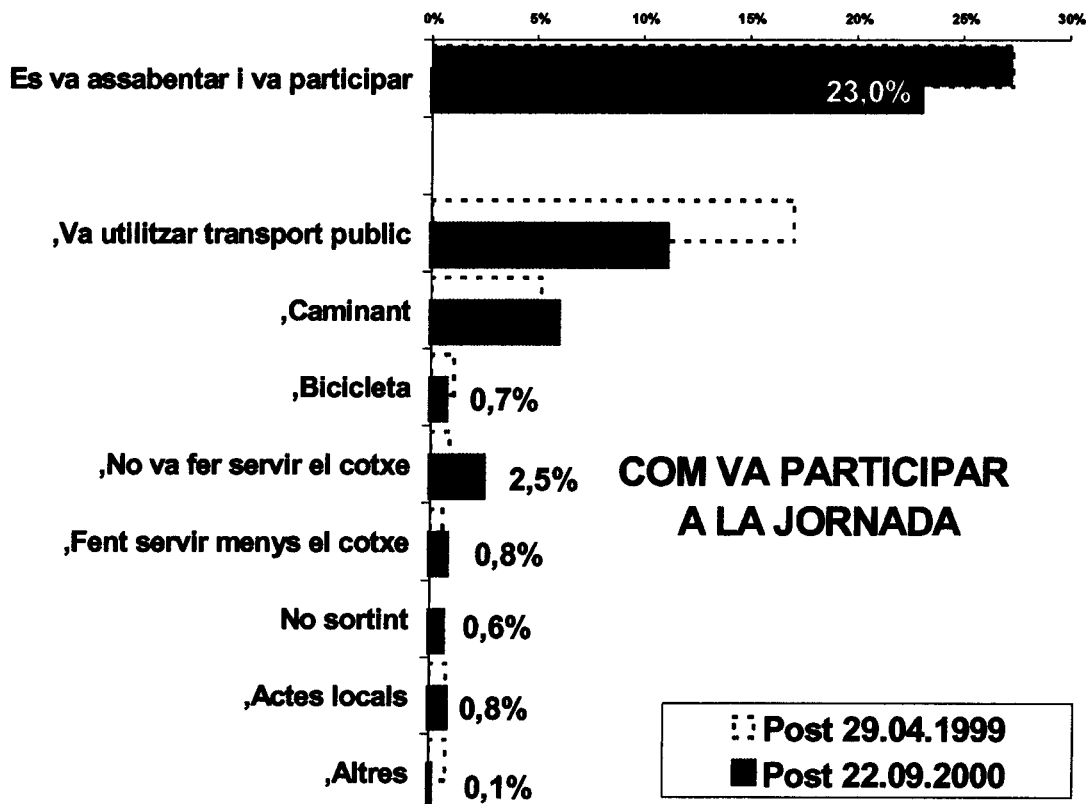
- Comparant les respostes dels ciutadans (\*) de la RMB amb els de fora de la RMB (àrees de Tarragona, Girona i Lleida) no es detecten grans diferències.
- Però, dins de la RMB si es pot observar que la participació dels ciutadans de Barcelona va ésser molt inferior a la dels de la resta de la RMB.

■ No va participar ■ No es va assabentar Va participar d'alguna manera



(\*) Ens estem referint als ciutadans, no als viatges

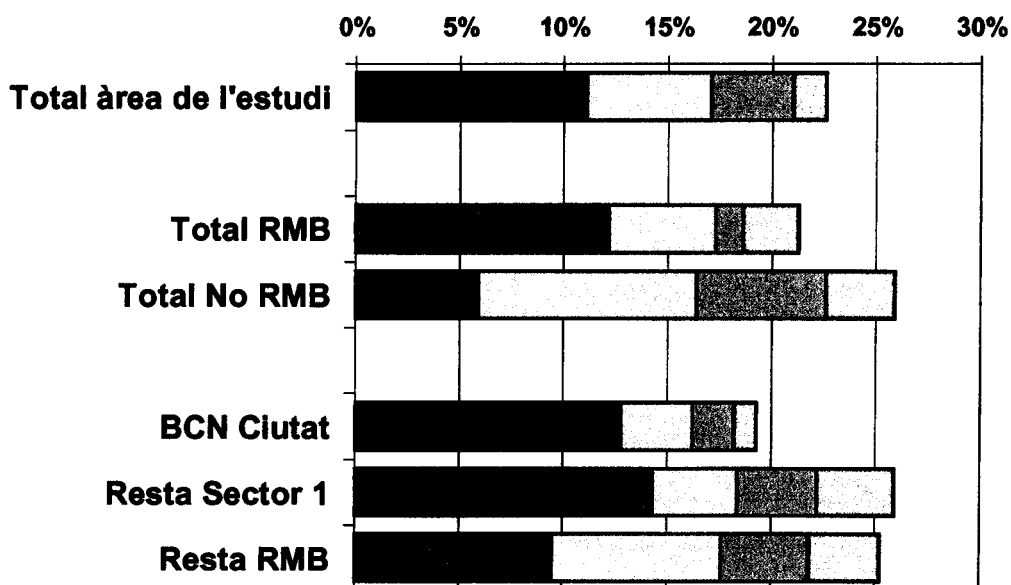
- El **23%** de la població que **va participar a la Jornada**, d'una forma diferent als seus hàbits, ho va fer fonamentalment utilitzant el transport públic (11%) amb una proporció molt inferior a la de 1999.
- No fent servir el cotxe (2,5%), fent-lo servir menys (0,8%) o no sortint aquell dia (0,6%) apareixen en proporcions molt més elevades que a 1999
- Caminant ho va fer un 6%. Amb bicicleta un 0,7%. Participant en actes locals un 0,8%. I amb altres accions un 0,1%



- Encara que la participació ciutadana no varia gaire en funció de l'àrea geogràfica (sempre al voltant del 23%) sí que hi ha algunes diferències quant a la forma que ho van fer.
- Per exemple, a Barcelona ciutat la utilització diferencial del transport públic va ésser molt inferior que a la resta de les àrees.
- A la resta de la RMB (resta sector 1 + resta RMB) a la inversa, una diferència de menor utilització del transport públic i una major disminució dels viatges
- A les àrees "no RMB" és on la participació utilitzant el transport públic va ésser més reduïda, en benefici del caminant.

## COM VA PARTICIPAR

■ ,Va utilitzar transport public  
 □ ,Caminant  
 ▨ ,No fent/fent menys viatges  
 □ ,Altres



- Un 16% dels individus afirma que la jornada els va afectar de forma positiva. Per contra només un 7% diu que els va afectar de forma negativa.
- És a dir, el balanç diferencial d'opinió del grau d'afectació de la jornada és positiva:  $+16\% - 7\% = +9\%$
- El dia de la jornada, aquests valors eren:  $+34,6\% - 11,2\% = +23,4\%$ . Tot i que no son comparatius (Viatges/Individus) el saldo d'opinió dels individus es inferior.
- Comparant el diferencial d'opinió dels viatges del 22.09.00 (+23,4%) amb el dels 29.04.99 (+19,6%) veiem que son similars.
- Però el diferencial d'opinió dels individus (+9% '00 i + 17,9% '99) el diferencial de la jornada d'aquest any, es inferior a la de 1.999.
- Son els individus que no van viatjar (\*) el 22.09.00, precisament per el dia que era, (A la fase post s'entrevistaven a tots els individus hi haguessin viatjat o no) els que fan que el diferencial real no sigui tan positiu.
- Aquest fet està també lligat als viatges BCN-BCN (veure propera pàgina) que es on la comparació de diferencials es mes espectacular.

GRAU D'AFECTACIO PER LA JORNADA				
TOTAL ÀREA DE L'ESTUDI	17:30h del día 22.09.2000	19h del día 29.04.1999	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
No la recorda/No sap de la jornada	0,0%	0,0%	5,5%	7,4%
LI VA AFECTAR...	(Viatges)	(Viatges)	(Individus)	(Individus)
Positivament	34,6%	29,2%	16,0%	23,3%
Ni positiva ni negativament/NS	54,2%	61,2%	71,5%	63,9%
Negativament	11,2%	9,6%	7,0%	5,4%
Diferencial	+23,4%	+19,6%	+9,0%	+17,9%

(\*) Els individus que no es van desplaçar, precisament per el dia que era, son un tema molt important en la jornada d'aquest anys. Mes endavant ho desenvolupem

GRAU D'AFECTACIO PER LA JORNADA				
RMB	17:30h del dia 22.09.2000	19h del dia 29.04.1999	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
No la recorda/No sap de la jornada LI VA AFECTAR..	0,0% (Viatges)	0,0% (Viatges)	6,0% (Individus)	7,1% (Individus)
Positivament	35,5%	29,0%	15,5%	25,0%
Ni positiva ni negativament/NS	53,5%	61,4%	70,8%	62,8%
Negativament	11,0%	9,6%	7,8%	5,1%
Diferencial	+24,5%	+19,4%	+7,7%	+19,9%

BCN-BCN	17:30h del dia 22.09.2000	19h del dia 29.04.1999	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
No la recorda/No sap de la jornada LI VA AFECTAR..	0,0% (Viatges)	0,0% (Viatges)	3,9% (Individus)	3,5% (Individus)
Positivament	30,8%	36,6%	12,3%	29,7%
Ni positiva ni negativament/NS	55,8%	54,7%	73,8%	60,0%
Negativament	13,4%	8,7%	10,0%	6,7%
Diferencial	+17,4%	+27,9%	+2,3%	+23,0%

RMB-RMB (No BCN-BCN)	17:30h del dia 22.09.2000	19h del dia 29.04.1999	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
No la recorda/No sap de la jornada LI VA AFECTAR..	0,0% (Viatges)	0,0% (Viatges)	7,8% (Individus)	9,6% (Individus)
Positivament	21,5%	24,9%	18,2%	21,7%
Ni positiva ni negativament/NS	65,0%	65,0%	73,8%	64,8%
Negativament	13,5%	10,1%	5,9%	4,0%
Diferencial	+8,0%	+14,8%	+12,3%	+17,7%

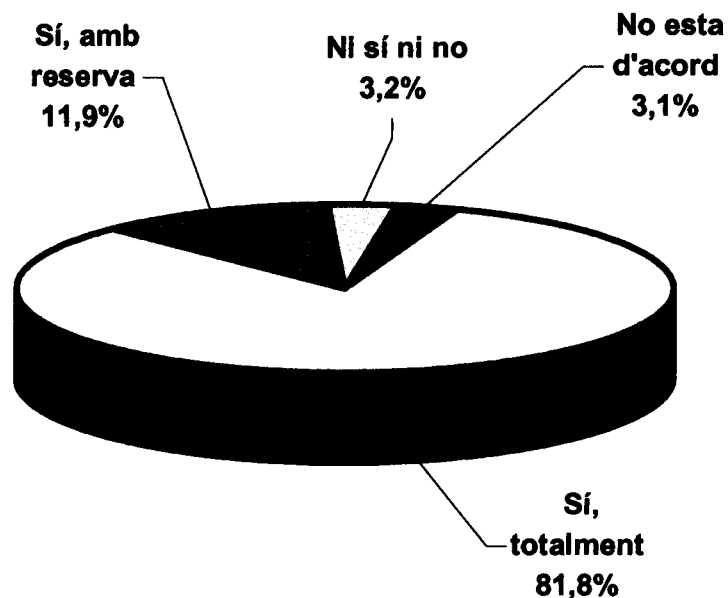
  

No RMB	17:30h del dia 22.09.2000	19h del dia 29.04.1999	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
No la recorda/No sap de la jornada LI VA AFECTAR..	0,0% (Viatges)	0,0% (Viatges)	3,3% (Individus)	8,4% (Individus)
Positivament	22,9%	30,8%	18,7%	17,9%
Ni positiva ni negativament/NS	62,6%	59,6%	74,6%	67,9%
Negativament	14,5%	9,6%	3,4%	5,8%
Diferencial	+8,4%	+21,2%	+15,3%	+12,1%



- Majoritàriament (81.8%) el ciutadà està d'acord amb la jornada. I si afegim el 11.9% que també estan d'acord, encara que amb reserva, el nivell de conformitat arriba al 93.7%
- Només un 3.1% diu no estar d'acord
- Inclosos els que fan servir el mitjà privat tenen un grau de conformitat força elevat (77,5%+14,8%)
- I aquesta elevada acceptació és comuna a totes les poblacions i segments analitzats. No hi ha dubte que per a la majoria dels ciutadans, la jornada sense cotxe, és un fet que es compren, que s'accepta.

#### NIVELL DE CONFORMITAT AMB LA JORNADA (Post 22.09.00)



- Comparant les dades dels tres mesuraments, s'observa una força coherència (excepte la petita baixada del mesurament del dia de la jornada).
- Comparant les dades amb les equivalents de 1.999 la coherència es força elevada
- Es pot afirmar que, majoritàriament, el ciutadà està d'acord amb aquests tipus de jornades. Són petita minoria els que estan en desacord.

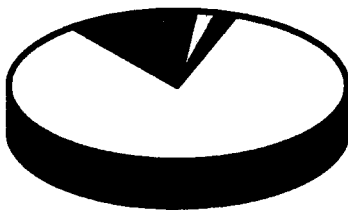
 Sí, totalment

 Sí, amb reserva

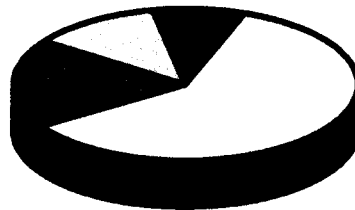
 Ni sí ni no

 No esta d'acord

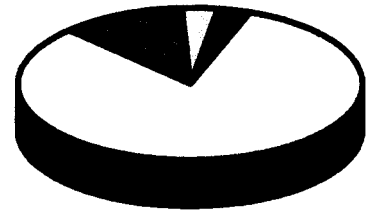
Abans 22.09.00



17:30 22.09.00



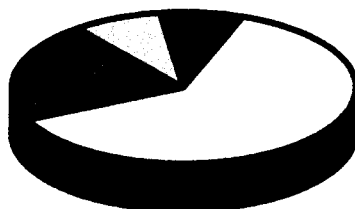
Post 22.09.00



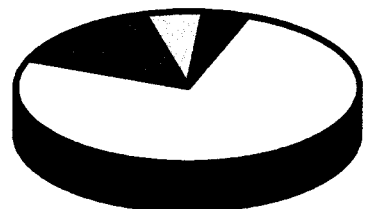
Abans 29.04.99



19:00 29.04.99



Post 29.04.99

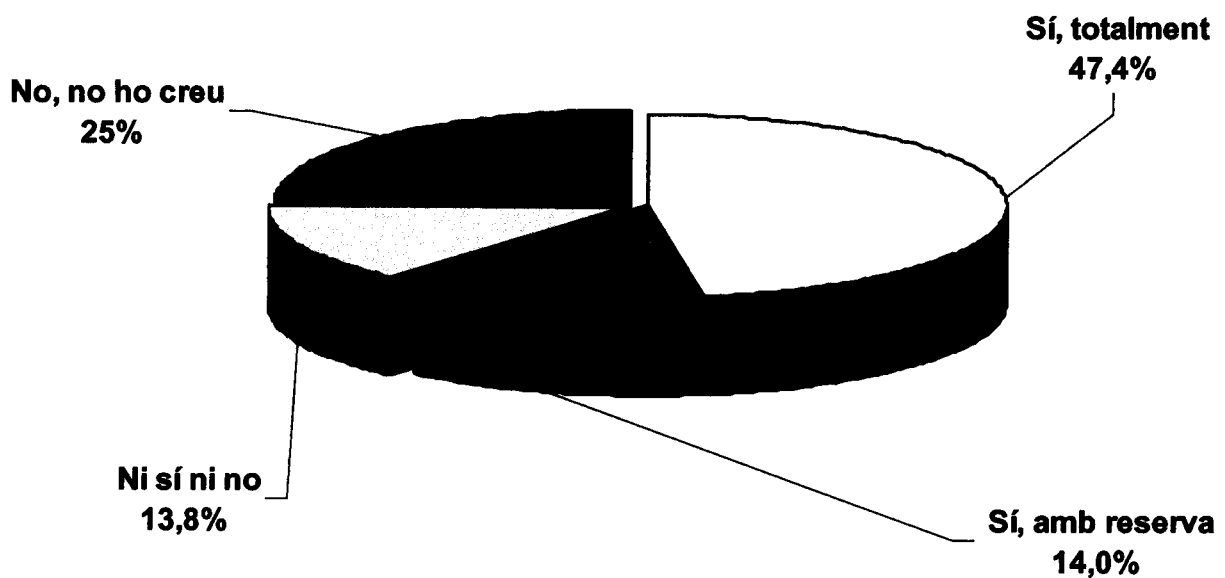


- La minoria (3%: Atenció base estadística molt petita) que no està d'acord amb una jornada d'aquest tipus ho justifica amb expressions que giren al voltant de quatre eixos:
  - **Crítica al transport públic:** És car (6%), n'hi ha poc (38%).
  - **No credibilitat:** No serveixen de res (8%), és una "tonteria" (1%)
  - **Autojustificació:** Necessito el cotxe (20%), Hauria de ser festiu (2%), Amb un sol dia no es fa res (10%)
  - **Crítica a la Jornada:** Hauria de ser festiu (2%), Tallen carrers (16%), no es voluntari(?) (14%).

MOTIUS NO ESTA D'ACORD AMB LA JORNADA	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
Transport public car	6,2%	14,3%
Hi ha poc transport public	38,3%	13,9%
No serveixen de res	7,9%	16,7%
Es una tonteria	0,9%	10,0%
Necessito el cotxe per treballar	19,6%	5,6%
Hauria de ser festiu	2,2%	5,5%
Tallen carrers	16,1%	9,9%
Amb un sol dia no es fa res	9,9%	7,4%
No es voluntari	14,4%	11,1%
Altres	2,2%	15,9%
Base:	(46)= 3%	(55)=4,2%

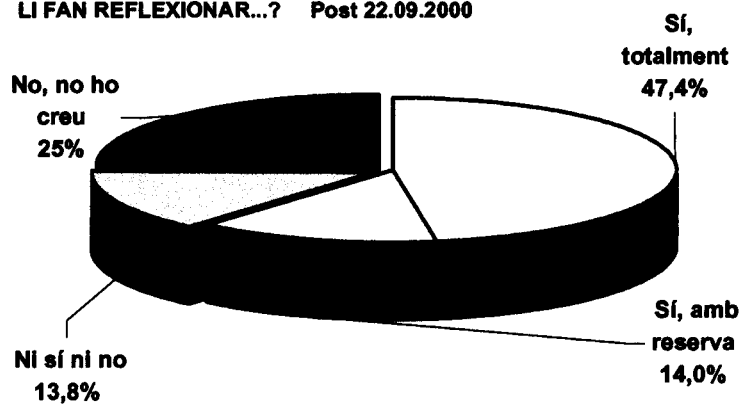
- La majoria, quasi dues terceres parts (47,4%+14,0% = 61,4%) dels ciutadans pensa que una jornada d'aquest tipus fa replantejar-se l'ús del mitjà privat.
- I aquesta opinió favorable no varia gaire ni per àrees geogràfiques ni entre els segments de sexe, ni entre els d'edat.
- Inclòs entre els usuaris de mitjà privat també són majoria (58%) els que pensen que una jornada d'aquest tipus els fa replantejar-se l'ús del mitjà privat.
- Curiosament, el nivell cultural sí influeix en aquesta variable: A més alt nivell d'estudis, més no credibilitat de la seva efectivitat hi ha.

### LI FAN REFLEXIONAR...? Post 22.09.2000

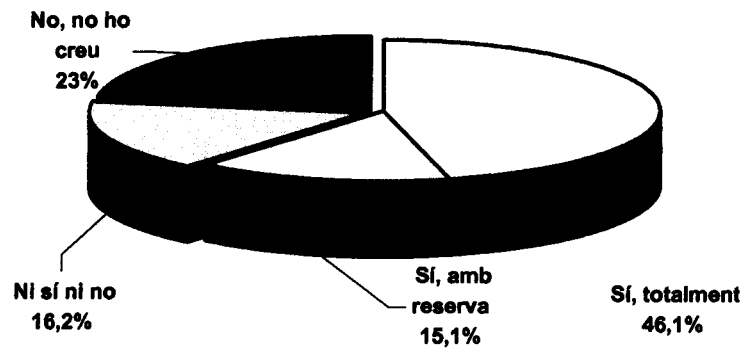


- Aquesta opinió no difereix molt de l'obtinguda a la fase prèvia
- Tampoc de l'obtinguda per la jornada de 1.999 (encara que aleshores la gradació de les respostes era diferent)

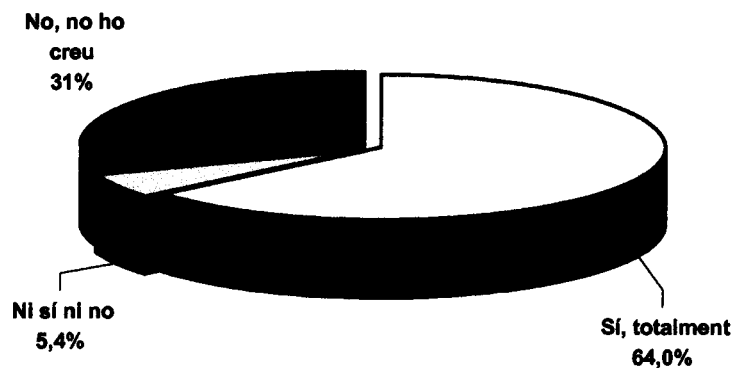
LI FAN REFLEXIONAR...? Post 22.09.2000



LI FAN REFLEXIONAR...? Abans del 22.09.2002



LI FAN REFLEXIONAR...? Post 29.04.1999

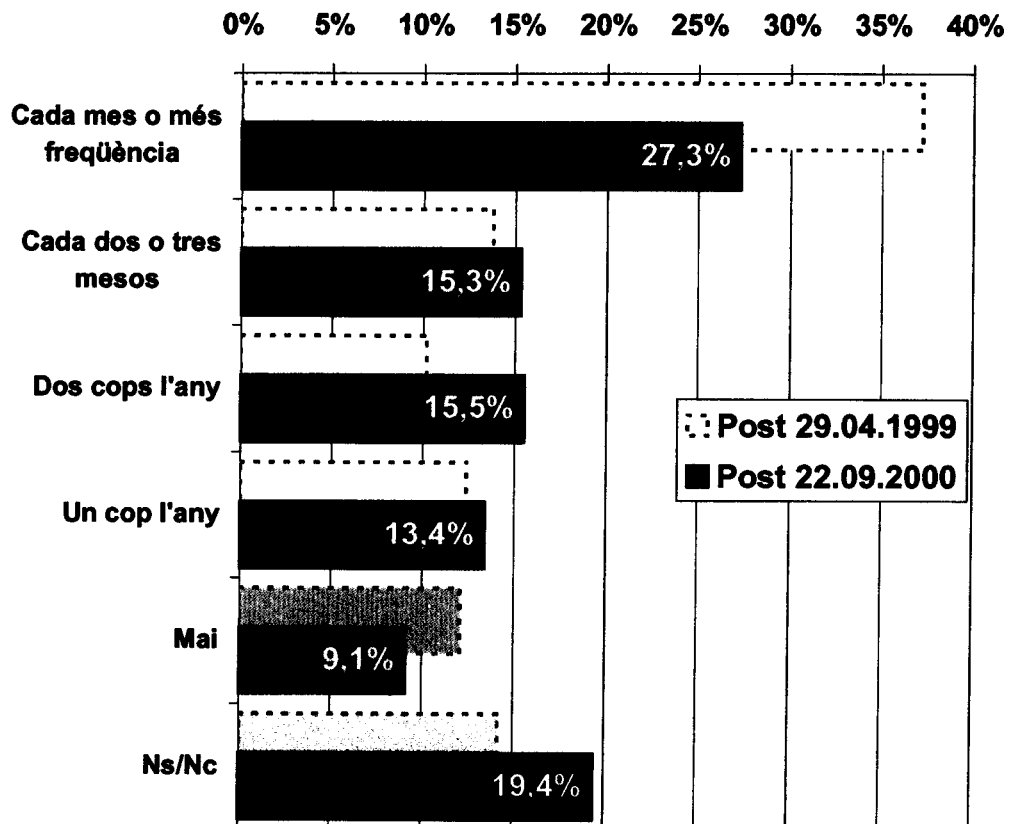


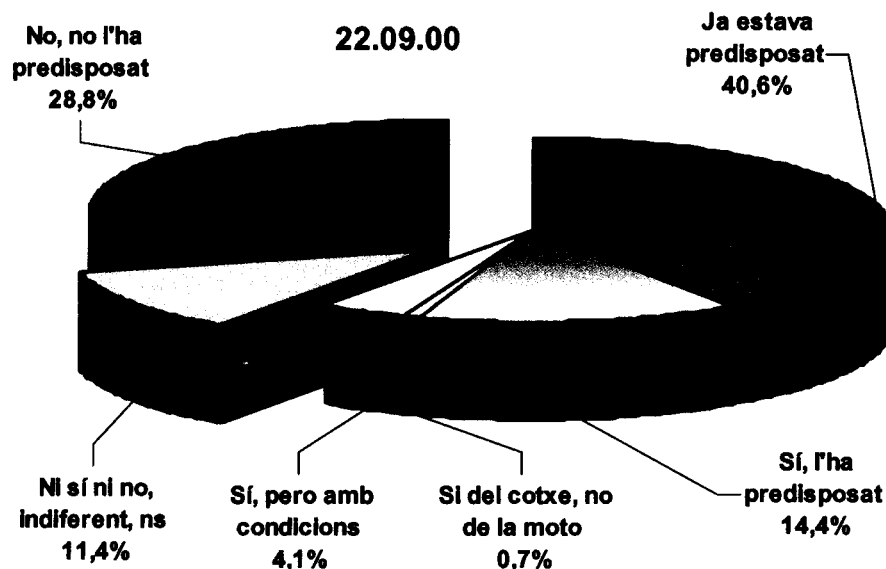
- La minoria, quasi una quarta part (22%) dels (31% a 1999) ciutadans pensa que una jornada d'aquest tipus no li fa replantejar-se l'ús del mitjà privat.
- Aquests, justifiquen la seva no credibilitat per:
  - **Necessitat d'incidir més:** amb expressions com “La gent passa, no es consciència” (6%), “No n'hi ha prou amb un dia” (13%).
  - **Defensa del mitjà privat:** “El cotxe és necessari” (18%), “Es més còmode fer servir el cotxe” (2%)
  - **Crítica al Transport Públic:** “No hi ha prou transport públic” (11%), “El transport públic és car” (1%)
  - **Crítica a la jornada:** “No arreglen res tallant carrers”(3%), “És una ximpleria” (1%)
- Però ho més important es que al comparar les respostes amb las posteriors a la jornada de 1.999 es detecta un canvi d'actitud. Les respostes de que “Ja sap que no ha de fer servir el cotxe”, “Ja reflexiona sobre l'ús del cotxe” i “La gent no es consciència” tenen uns diferencials respecte a 1999 que indiquen que la incredibilitat no es tan radical

PERQUÈ NO CREU QUE FAGIN REPLANTEJAR L'US DEL MITJA PRIVAT	Post	Post
	22.09.2000	29.04.1999
Ja sap que no ha de fer servir el cotxe	28,7%	3,7%
El cotxe es necessari	17,9%	14,6%
No n'hi ha prou amb un dia	13,0%	21,9%
Ja ho fa sempre, reflexionar sobre el cotxe	12,3%	5,1%
No hi ha prou transport public	10,5%	16,3%
La gent passa/no es consciencia	5,5%	17,0%
No arreglen res tallant carrers	2,8%	2,9%
Es mes comode fer servir el cotxe	2,3%	13,7%
Es una ximpleria	1,4%	2,3%
El transport public es car	0,5%	2,4%
Altres	7,1%	7,0%
Base: no creu	(341)=22%	(406)=31%

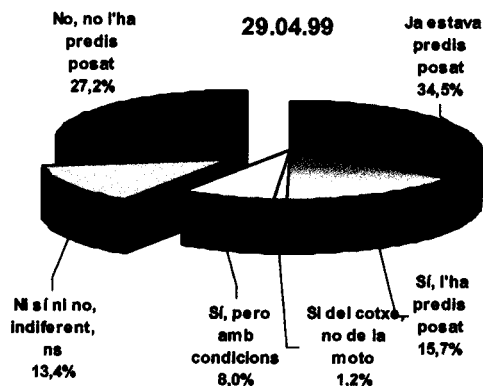
- Una mica més d'un de cada quatre (27%) ciutadans creu que jornades com la del dia 22 de setembre s'haurien de celebrar cada mes. (37% a 1999)
- Freqüències de dos/tres mesos serien les idònies per a un 15% (El que dona un acumulat d'un a tres mesos del 15%+27%=42%)
- Un 15% les desitjarien dos cops a l'any i un 13% un cop a l'any.
- En conjunt, les freqüències esmentades donen un promigt inferior a les equivalents de 1.999
- Només un 9% diu que no voldria que es celebressin mai (12% a 1999)
- Un 14% no es manifesta.
- Aquestes dades són molt similars per totes les àrees i segments analitzats.

**AMB QUINA FREQUÈNCIA S'HAURIEN DE CELEBRAR  
AQUESTES JORNADES ?**



**LA JORNADA L'HA PREDISPOSAT A UTILITZAR MENYS EL  
COTXE/MOTO**


- La jornada ha influenciat de forma molt positiva a una menor utilització del cotxe o de la moto, entre els usuaris d'aquests mitjans.
- Al 40,6% que ja estava predisposat, s'afegeix un 14,4% de predisposats per la jornada. Un altre 0,7% diu estar predisposat a utilitzar menys el cotxe, encara que no la moto. I un altre 4% també diu estar predisposat a utilitzar menys el cotxe ó la moto però amb condicionant (més freq. TP, més línies, preus TP, etc.).
- En total hi ha un 56% dels usuaris de cotxe/moto predisposats a fer-los servir menys
- Per contra un 28,8% manifesta que la jornada no els ha predisposat a utilitzar menys el cotxe/moto.
- Situacions molt similars a 1999

**LA JORNADA L'HA PREDISPOSAT A UTILITZAR  
MENYS EL COTXE/MOTO**


Base: Ciutadans amb cotxe o moto propis



- Una major freqüència en els mitjans públics, més mitjans públics i més línies alternatives és ho que més es sol·licita per facilitar el canvi a transport públic. El primer d'aquests aspectes té una mica més de pes que al mesurament de 1999.
- Millors horaris mati/nit són altres sol·licituts bastant esmentades
- En conjunt el pes de cada aspecte està pràcticament igual que a l'anterior mesurament i la seva lectura segueix essent enriquidora .
- Fora del sector 1 es demana més freqüència que no pas més línies, però en conjunt són tots aspectes bastant comuns a totes les àrees geogràfiques

EN QUALSEVOL CAS QUÈ HAURIEN DE FER LES ENTITATS QUE PROMOUEN AQUESTA JORNADA SENSE COTXE A CATALUNYA PER FACILITAR-LI A VOSTÈ QUE AQUEST DIA DEIXÉS EL COTXE/LA MOTO I UTILITZÉS EL TRANSPORT PÚBLIC?	Pre 22.09.2000	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
	%	%	%
Més freqüència de bus/tren	26,2	29,8	18,6
Més mitjans públics (genèricament)	26,4	19,1	21,0
Línies alternatives	11,3	13,7	18,9
Reducció de tarifes/preus	12,2	9,3	5,8
Horaris de matí més adequats	8,6	9,1	9,4
Més horaris nocturns	4,2	7,4	5,8
TP fins a polígons industrials/extraradi	4,3	7,3	3,5
Res, necessita el cotxe	6,7	6,6	2,8
Facilitar els transbordaments	1,5	5,0	5,8
Parades més properes	2,6	4,0	1,0
Més informació de mitjans alternatius	2,7	3,6	4,6
Menys aglomeracions	1,8	2,2	3,6
Més aparcament (genèricament)	2,5	1,3	3,0
Empreses i escoles posin autocars	2,4	0,8	0,1
Zones blaves gratuïtes	1,0	0,6	3,3
Autobus fins a estació de tren/FGC	0,9	0,6	3,3
Facilitat d'aparcament en estacions tren/bus	1,9	0,4	1,3
Facilitat d'aparcament dins la ciutat	1,1	0,4	3,5
Facilitat d'aparcament a l'entrar a la ciutat	0,8	0,2	0,7
Mes seguretat/vigilància	0,0	0,2	2,1
Altres accions	17,8	18,4	4,4
Base Total algun viatge privat	(2639)	(1505)	(1325)

MITJA PUBLIC VA ANAR,,,	Post 22.09.2000	Post 29.04.1999
	Base: T,Public	(1139)
Molt millor	4,6%	7,2%
Una mica millor	10,0%	12,4%
Igual	75,6%	68,3%
Una mica pitjor	6,2%	7,3%
Molt pitjor	2,1%	4,6%
<b>Diferencial</b>	<b>6,3%</b>	<b>+7,7%</b>

•El balanç d'opinió respecte a la valoració del servei del transport públic el dia 22-S, respecta a un dia normal és positiu, encara que inferior al de 1.999

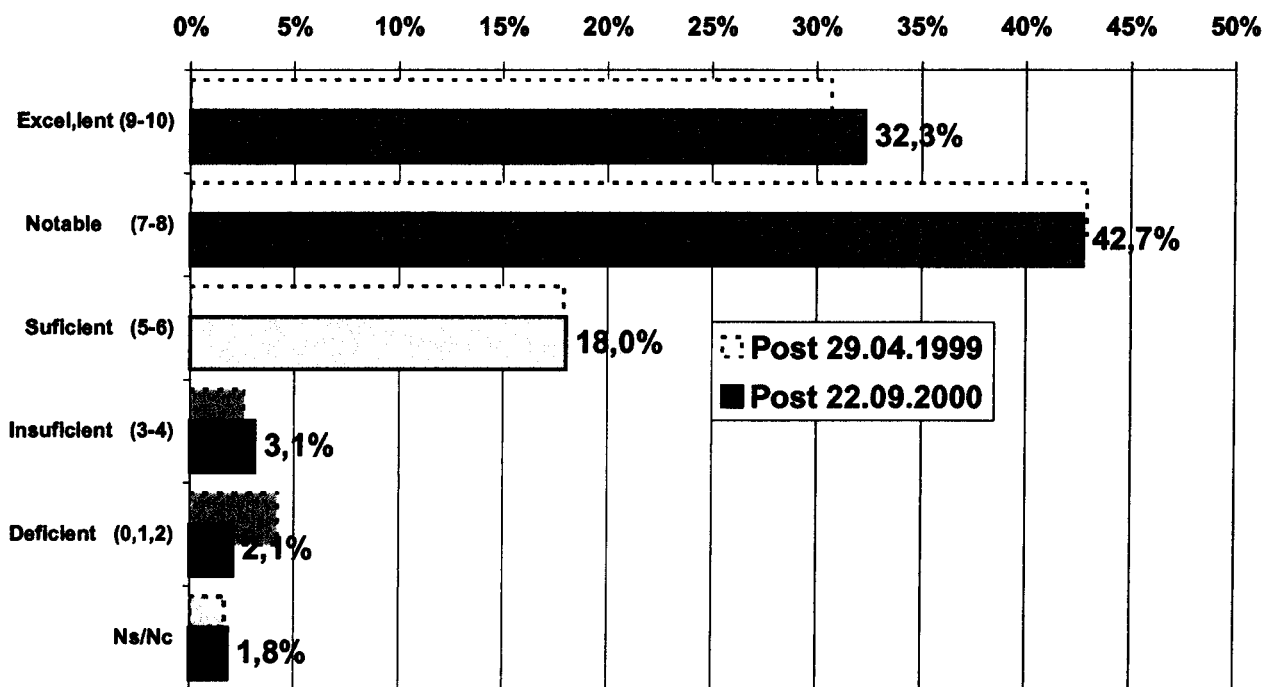
- El balanç d'opinió respecte a la valoració del servei del transport públic el dia 22-S, respecta a un dia normal és positiu.
- En total un 14,6% (4,6%+10,0%) consideren que va anar millor, contra un 8,3% (6,2%+2,1%) que consideren que va anar pitjor.
- Tot això ve determinat per els residents a Barcelona ciutat, ja que a la resta de la RMB el balanç es neutre i a fora de la RMB es negatiu.

22.09.00 MITJA PUBLIC VA ANAR,,,	TOTAL ÀREA ESTUDI	Residents RMB	Residents BCN	Residents Resta Sector 1	Residents Resta RMB	Residents No RMB
Base: T,Public	(1139)	(1059)	(459)	(362)	(217)	(80)
Molt millor	4,6%	3,9%	6,3%	3,0%	0,0%	5,1%
Una mica millor	10,0%	10,0%	11,4%	6,1%	13,5%	3,4%
Igual	75,6%	77,9%	70,6%	83,2%	84,5%	74,8%
Una mica pitjor	6,2%	6,4%	9,3%	6,5%	11,5%	9,8%
Molt pitjor	2,1%	1,8%	2,4%	1,2%	1,6%	6,8%
<b>Diferencial</b>	<b>6,3%</b>	<b>5,7%</b>	<b>6,0%</b>	<b>1,4%</b>	<b>0,4%</b>	<b>-8,1%</b>

Base: Usuaris T.P. el dia 22.09

- Sobre una escala del 0 al 10, els usuaris del transport públic del dia 22-S atorguen notes molt elevades.
- Un 32% donen puntuacions Excel·lent i un altre 43% les donen de Notable. En total un 75% (=32%+43%) donen puntuacions molt satisfactòries.
- Es una situació molt similar a la de 1.999 per el que fa al TPC

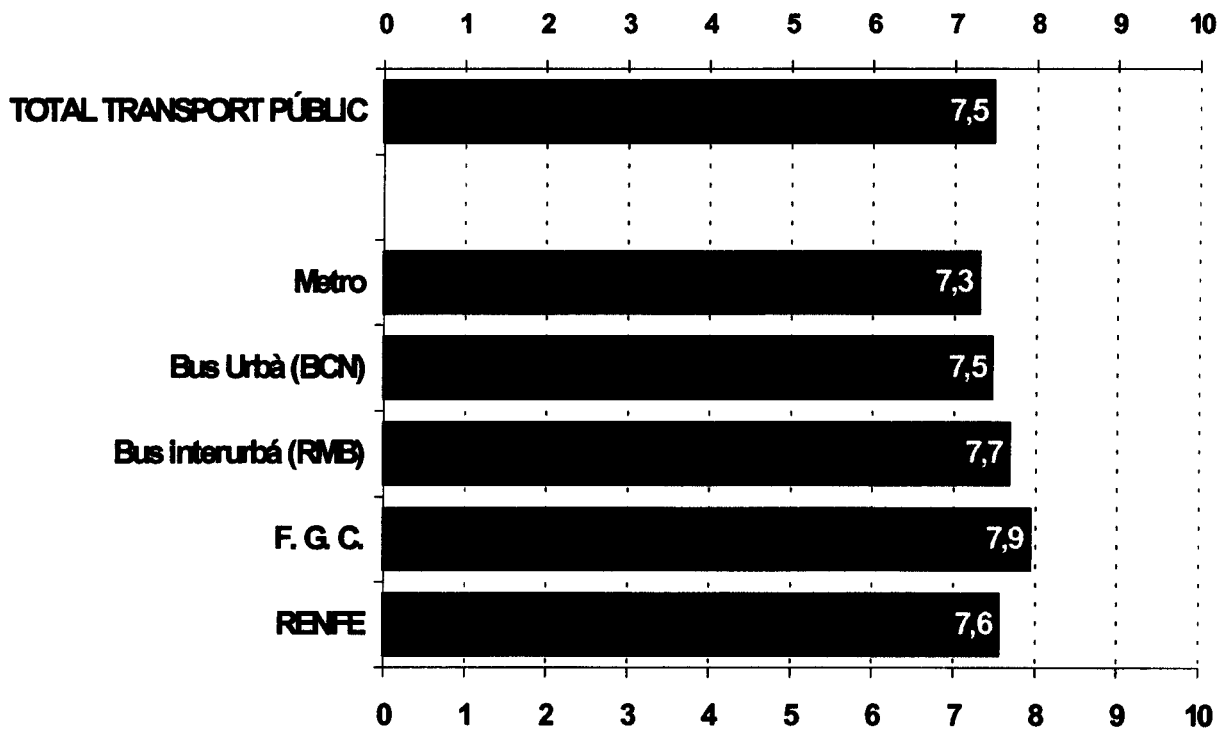
### NOTA (0-10) ATORGA A T.PÚBLIC DIA 22-S



Base: Usuaris T.P. el dia 22-S

- Per a cada mitjà públic emprat, la nota mitjana atorgada es:

## VALORACIÓ MITJANA (0-10) OTORGADA AL MITJÀ PÚBLIC EL 22-S



- La major part dels viatges en TPC que van ésser generats per un canvi des de el privat van tenir com principal motiu la solidaritat (70,2%) amb la jornada.
- Els segons motius amb importància: “Evitar problemes de circulació” (14,7%) i “Rapidesa/Guanyar temps” (5,7%) son més una conseqüència derivada dels problemes que implica l'ús del cotxe el dia de la jornada.
- Amb petites diferències, els motius son molt similars als de 1.999

MOTIUS VA CANVIAR A TPC	22.09.2000	29.04.1999
<i>Base: Va canviar a TPC</i>		
Per solidaritat	70,2%	62,8%
Evitar problemes de circulacio	14,7%	4,8%
Rapidesa/guanyes temps	5,7%	19,4%
Economia	5,2%	1,6%
Contaminar menys	5,1%	0,9%
No disposava de cotxe/moto	4,6%	1,9%
Comode/menys stress	4,0%	7,7%
Perque era divendres	3,5%	*
Altres	1,7%	2,8%

- Els motius per els que aquells que el dia de la jornada van fer algun viatge en mitjà privat voltant respecte a tres eixos: :
  - **Crítiques al TPC:** “No te combinació” (34%), “Horaris TPC inadequats en general” (12%), “Horaris TPC matí, inadequats” (3%), “Aglomeracions” (6%), “O/D molt lluny (6%), “Parades lluny” (2%), “Massa transbordaments” (2%), etc.
  - **Defensa del Privat:** “Privat és més ràpid” (16%), “Privat es més comode” (14%), “Privat dona més llibertat” (3%), “Li ve de gust, evasió” (3%) etc.
  - **Justificació del privat:** “Anava carregat” (4%), “Problema de fora de nuclis urbans” (5%), “Per moure’s per pobles” (3%), “Motius de feina” (4%) “Motius de salut” (2%), etc.

MOTIUS NO VA CANVIAR DE PRIVAT A TPC	22.09.2000	29.04.1999
<i>Base: Privat i no va canviar a TPC</i>		
No te combinacio	33,9%	41,9%
Lent/privat mes rapid	16,3%	10,4%
El privat es mes comode	13,5%	15,1%
Horaris inadequats en gral,	12,2%	11,2%
Incomoditat/aglomeracions	6,1%	2,0%
Estacions molt lluny de l'orig/desti	5,9%	4,1%
Problemes fora nuclis urbans	5,0%	0,3%
Anava carregat	4,2%	3,8%
Motius de feina	4,1%	6,6%
Horaris TPC inadequats pel mati	3,2%	5,2%
Urgencia	2,9%	0,4%
El privat dona mes llibertat	2,7%	5,5%
Necessari per moure's per pobles	2,6%	9,7%
Li ve de gust/per evasio	2,6%	0,1%
No decideix/Acompanyant	2,5%	2,2%
Mes economic	2,5%	3,2%
Massa distancia fins a les parades	2,2%	3,4%
Massa transbordaments	2,1%	2,3%
Motius de salut	1,7%	2,3%
No estava informat de la jornada	1,2%	1,4%
Li manca informacio de les linees	1,1%	0,9%
Altres	1,2%	2,0%

- A la mesurament de 1.999 es va detectar un percentatge d'individus que no van fer algun desplaçament precisament per ésser la jornada sense cotxe.
- Un percentatge molt elevat hagués afectat a les estimacions de la fase prèvia i al càlculs de percentatges d'increment del dia de la jornada, donat que es partia de la hipòtesi de que el total absolut, independent del mitjà, de viatges de una jornada d'autorreflexió, dia sense cotxe, era molt similar al de un dia normal.
- Però com aquest percentatge a 1.999 era molt petit i per tant les previsions i mesuraments, percentuals, van ésser força ajustades.
  
- A la fase prèvia de pre-evaluació de la jornada d'aquest any, aquest percentatge va ésser una mica més alt, però es va considerar assumible, donat que treballar amb dos universos de valors absoluts (viatges d'un dia normal/viatges de la jornada 22.09.00) faria molt complexa la presentació de resultats.
- Però en la fase post, hem detectat que el percentatge de gent que va deixar de fer algun viatge (7,2%) es prou elevat per que els percentatges comparatius de les previsions i del mesurament del dia 22.09.00 estiguin afectats.
- En aquest capítol desenvolupem amb més detall aquesta nova situació

- Un 7,2 % dels individus, van deixar de fer algun viatge o desplaçament, precisament per ésser el dia de la jornada “A ciutat sense el meu cotxe”.
- Tots ells disposen de cotxe propi i estan molt correlacionats amb viatges amb origen i/ó destí a Barcelona (També a Tarragona i Girona).
- Son fonamentalment homes de 36 a 49 anys, de status no baix.
- La majoria diuen que haguessin fet servir el cotxe i son minoria els que diuen que l'haguessin substituït per el TPC.
- No es pot esbrinar quina hagués sigut la realitat, però aquest percentatge del 7,2% es prou elevat com per modificar totes les previsions.
- Sens dubte la coincidència del dia amb un divendres previ a tres dies festius (el 25 de setembre va ésser festa laboral a la ciutat de Barcelona, per perllongació del dia de la Verge de la Mercè, patrona de la ciutat) va influir molt en aquests individus

**EL DIA SENSE COTXE, EL 22 DE SETEMBRE, VA DEIXAR DE FER ALGUN VIATGE O DESPLAÇAMENT, PRECISAMENT PER SER EL DIA SENSE COTXE?**

<i>Nota: Tots els que van deixar de fer algun viatge tenen cotxe propi i estan correlacionats amb viatges a O/D grans ciutats</i>	TOTAL AREA DE L'ESTUDI	TOTAL RMB	Residents BCN	Residents resta Sector 1	Residents resta RMB	Residents Àrees No RMB
	%	%	%	%	%	%
<b>No, no ho recorda</b>	<b>92,8</b>	<b>93,0</b>	<b>95,4</b>	<b>90,9</b>	<b>92,1</b>	<b>92,0</b>
<b>SI va deixar de fer algun viatge</b>	<b>7,2</b>	<b>7,0</b>	<b>4,6</b>	<b>9,1</b>	<b>7,9</b>	<b>8,0</b>
<b>QUIN MITJA HAGUES FET SERVIR ?</b>						
Cotxe conductor	4,1	3,6	2,9	4,0	4,0	6,0
Cotxe acompanyant	0,6	0,6	-	0,8	1,2	-
Moto conductor	0,1	0,1	0,2	-	-	0,2
Metro	0,6	0,8	1,0	1,2	-	-
Autobus urba	1,3	1,5	0,6	2,1	2,1	0,7
Tren de RENFE	0,2	0,3	-	0,3	0,7	0,1
Autobus interurba	0,1	-	-	-	-	0,6
NS	0,2	0,1	-	0,3	-	0,7



- Si adjudiquem un mínim de dos viatges per individu (anada+tornada) que el dia 22 va deixar de fer algun viatge i els retornéssim al mitjà que declara que hagués fet servir e iguaem els dos universos (dia 22 i un fictici dia 21 normal), podem veure l'efecte que això produeix sobre l'estimació dels increments:

**Atenció: Percentatges sobre un univers virtual, no extrapolar a una realitat**

	TOTAL AREA DE L'ESTUDI			TOTAL RMB		
	Dia 21	Dia 22	Increment	Dia 21	Dia 22	Increment
Cotxe, conductor	30,2%	24,5%	-18,9%	29,2%	22,0%	-24,7%
Cotxe, acompanyant	6,9%	5,8%	-16,4%	6,8%	5,9%	-13,2%
Moto, conductor	4,8%	4,3%	-11,2%	4,9%	4,5%	-8,2%
Moto, acompanyant	0,1%	0,1%	-28,6%	0,1%	0,1%	0,0%
Metro	14,6%	15,6%	6,5%	16,8%	17,9%	6,5%
Autobus urba	13,5%	14,2%	5,2%	13,9%	14,5%	4,3%
FGC	3,2%	3,3%	3,1%	3,5%	3,6%	3,1%
Tren de Renfe	4,4%	4,6%	4,5%	4,8%	5,0%	4,2%
Autobus interurba	2,4%	2,6%	8,3%	2,3%	2,5%	8,7%
Bus escolar	0,9%	0,9%	0,0%	0,7%	0,8%	14,3%
Taxi	0,4%	0,6%	50,0%	0,4%	0,8%	100,0%
Bicicleta	0,1%	0,8%	627,3%	0,1%	0,9%	1025,0%
Caminant mes de 10'	25,2%	26,0%	3,2%	22,9%	25,4%	10,9%
Ns/Nc	0,1%	0,2%		0,1%	0,1%	
Si dia 21, no dia 22		3,8%			3,6%	
<b>Total TPC</b>	<b>38,1%</b>	<b>40,3%</b>	<b>5,6%</b>	<b>41,3%</b>	<b>43,5%</b>	<b>5,4%</b>
<b>Total Privat</b>	<b>42,1%</b>	<b>34,7%</b>	<b>-17,6%</b>	<b>41,0%</b>	<b>32,5%</b>	<b>-20,7%</b>
<b>Caminant</b>	<b>25,2%</b>	<b>26,0%</b>	<b>3,2%</b>	<b>22,9%</b>	<b>25,4%</b>	<b>10,9%</b>
<b>Altres</b>	<b>1,5%</b>	<b>2,5%</b>	<b>65,6%</b>	<b>1,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>103,1%</b>

Segons aquest càlcul, l'increment del TPC el dia 22 va ésser d'un 5,6% per el total de l'àrea de l'estudi i d'un 5,4% per la RMB.. El dia 22 es van calcular un 7,8% i un 7,5% respectivament

Segons aquest càlcul, la pèrdua del privat el dia 22 va ésser d'un 17,6% per el total de l'àrea de l'estudi i d'un 20,7% per la RMB.. El dia 22 es van calcular un 11,8% i un 12,4% respectivament.

Es evident que mai es podrà reproduir que haguessin fet aquests individus que no van viatjar, però també es evident que es tenen que ttenir en compte per poder afinar millor els percentatges de increment entre dos universos diferents.



**VII.- SÍNTESI I CONCLUSIONS**

- La celebració d'una jornada sense cotxe, una jornada d'autoreflexió com la del passat 22 de setembre, es un acte que té un ampli recolzament social. Al voltant del 90% dels ciutadans estan d'acord amb la celebració d'una jornada d'aquest tipus. Inclosos els usuaris de mitjà privat, el grau de conformitat és força elevat, supera el 85%.
- Aquests percentatges es mantenen pràcticament constants abans i després de la celebració, per tant aquesta no influeix en l'acceptació. I és que són una minoria molt petita (entre el 7% i el 11%) els que es van sentir afectats negativament per la seva celebració.
- La predisposició a participar és força elevada. Entre els usuaris de mitjà privat la predisposició prèvia és de l'ordre del 25% (encara que en la practica es redueix a un 8%-10%)
- Aquesta predisposició dels usuaris de mitjà privat es tradueix en reduccions del trànsit de l'ordre del 15% i en increments dels viatges en transport públic de l'ordre del 6%-8%.

- A la ciutat de Barcelona, on més greu és el problema del trànsit (i on el mitjà privat ja té un pes inferior a la mitjana), la reducció del trànsit va ésser de l'ordre del 20% i l'increment del transport públic col·lectiu del 8%.
- Per el contrari, un 7,2% dels ciutadans no van fer algun viatge o desplaçament, precisament per ésser la jornada sense cotxe
- Una altra dada que confirma l'acceptació popular és el fet de que, una vegada celebrada, un 27% dels ciutadans considera que s'haurien celebrar una vegada al mes i un altre 15% creu que seria idoni celebrar-ho cada dos/tres mesos.
- Aquells ciutadans que van fer servir el transport públic el 22 de setembre, el van valorar molt positivament, amb una nota mitjana de 7,5 sobre 10. I el que és més important: La valoració del transport públic d'aquell dia té un mitjana pràcticament igual entre els que van canviar que entre els usuaris habituals. És la millor prova de la bona resposta del transport públic.

- El coneixement de la jornada d'autoreflexió va ésser força elevat, un 95% dels ciutadans es va assabentar, i d'ells la majoria (83%) ho van fer amb anterioritat a la celebració.
- El 90% es va assabentar per articles o reportatges dels mitjans de comunicació, fonamentalment TV.
- Per contra, no hi ha un clar coneixement de les entitats que van promoure la jornada: Un 15% ho associa als Ajuntaments, un 7% a la Generalitat, però **un 68% no sap associar-la a cap entitat**, la qual cosa es coherent, perquè en les comunicacions no es va fer una especial incidència per transmetre les entitats que la van promoure.
- A més a més, la jornada va ésser efectiva. Un 14% dels ciutadans reconeix, amb claredat, que la jornada els va predisposar a utilitzar menys el cotxe o la moto. I un altre 4% que els va predisposar però amb determinades condicions (Un altre 41% ja estava predisposat)

- El principal motiu al que s'associa la jornada d'autoreflexió és el de reduir la contaminació (atmosfèrica 50%, de sorolls 2%) la qual cosa si respon a una realitat. Però dos dels principals objectius de la jornada: *Promoure el transport públic* i *Conscienciar al ciutadà* només han estat associats en un 19% i 18% respectivament.
- **EN DEFINITIVA:**
  - La jornada d'autoreflexió té una molt bona acceptació popular. Inclosos els usuaris de mitjà privat. No ha generat pràcticament rebuig i la participació ciutadana va ésser força satisfactòria.
  - Creiem que perfectament es pot insistir en accions d'aquests tipus. En tot cas s'haurà de reforçar la comunicació de les entitats que la promouen i la dels motius principals. També el que faci referència a reforçar l'oferta de transport públic (ja bé valorat actualment) ajudarà a que la participació ciutadana sigui superior.