

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 d

Ipsos

Estudi: "A CIUTAT SENSE EL MEU COTXE"
Àmbit: LES TRES GRANS CAPITALS DE COMARCA NO RMB
Fase Post: Avaluació posterior de la Jornada



Generalitat de Catalunya
Direcció General de Ports i Transports

Barcelona, octubre del 2.000



ÍNDEX



I.	OBJECTIUS DE L'ESTUDI	1
II.	METODOLOGIA DE LA TERCERA FASE	2
III.	PRINCIPALS RESULTATS DE LA TERCERA FASE	5
IV.	ANÀLISI DELS RESULTATS	6
	1. Coneixement de la Jornada 22 - S	7
	2. Municipis als que associa la Jornada 22 - S	9
	3. Motius associats a la Jornada 22 – S	10
	4. Entitats a les que associa la Jornada 22 – S	11
	5. La participació ciutadana	12
	6. Els canvis reals de mitjà de transport	15
	7. Desplaçaments deixats de fer	16
	8. Motius per no utilitzar el transport públic	18
	9. El grau d'afectació	19
	10. El nivell de conformitat	20
	11. Opinió sobre l'efectivitat de la Jornada	22
	12. Freqüència d'aquestes jornades	24
	13. Influència en la predisposició	25
	14. Accions demanades	27
	15. Valoracions transport públic del Dia 22 – S	28
V.	SÍNTESI I CONCLUSIONS	31

ANNEX: QÜESTIONARI



I. OBJECTIUS DE L'ESTUDI



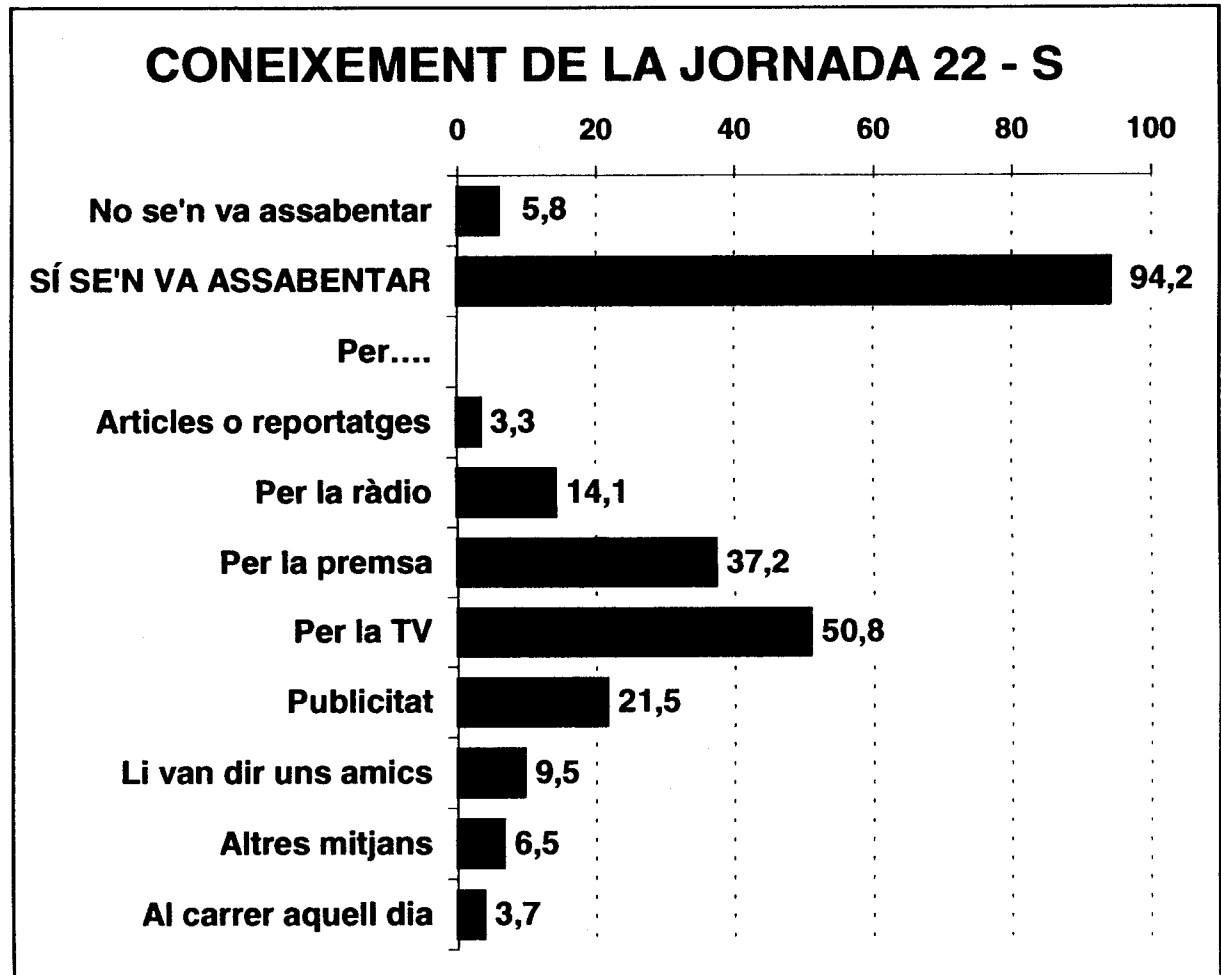
- Els principals objectius coberts a la tercera fase van ésser:
 - Coneixement de la Jornada. Medi pel qual la va conèixer i moment on va ésser
 - Llocs on recorda que es va celebrar
 - Motius associats a la celebració de la Jornada
 - Entitats a les que associa la promoció de la Jornada
 - Grau de conformitat . Grau de participació
 - Efectivitat, influència i utilitat de la Jornada
 - Motius canvi/no canvi
 - Accions demanades per facilitar-li l'ús del TPC
 - Desplaçaments deixats de fer com a conseqüència de la Jornada



1. CONEIXEMENT DE LA JORNADA 22 - S



- El 94% de la població considerada es va assabentar de l'existència de la Jornada. El nivell de coneixement de la Jornada és molt semblant entre les tres ciutats i també entre els diferents segments de la població: per sexes, edats, nivells d'estudis, etc.
- La televisió és en tots els segments i amb diferència el mitjà pel qual més gent es va assabentar de l'existència de la Jornada.
- La premsa apareix en segon lloc, però especialment entre gent de 23 a 50 anys i actius.
- Les campanyes publicitàries de la Jornada han estat també una font important de coneixement, especialment a Girona i Lleida.

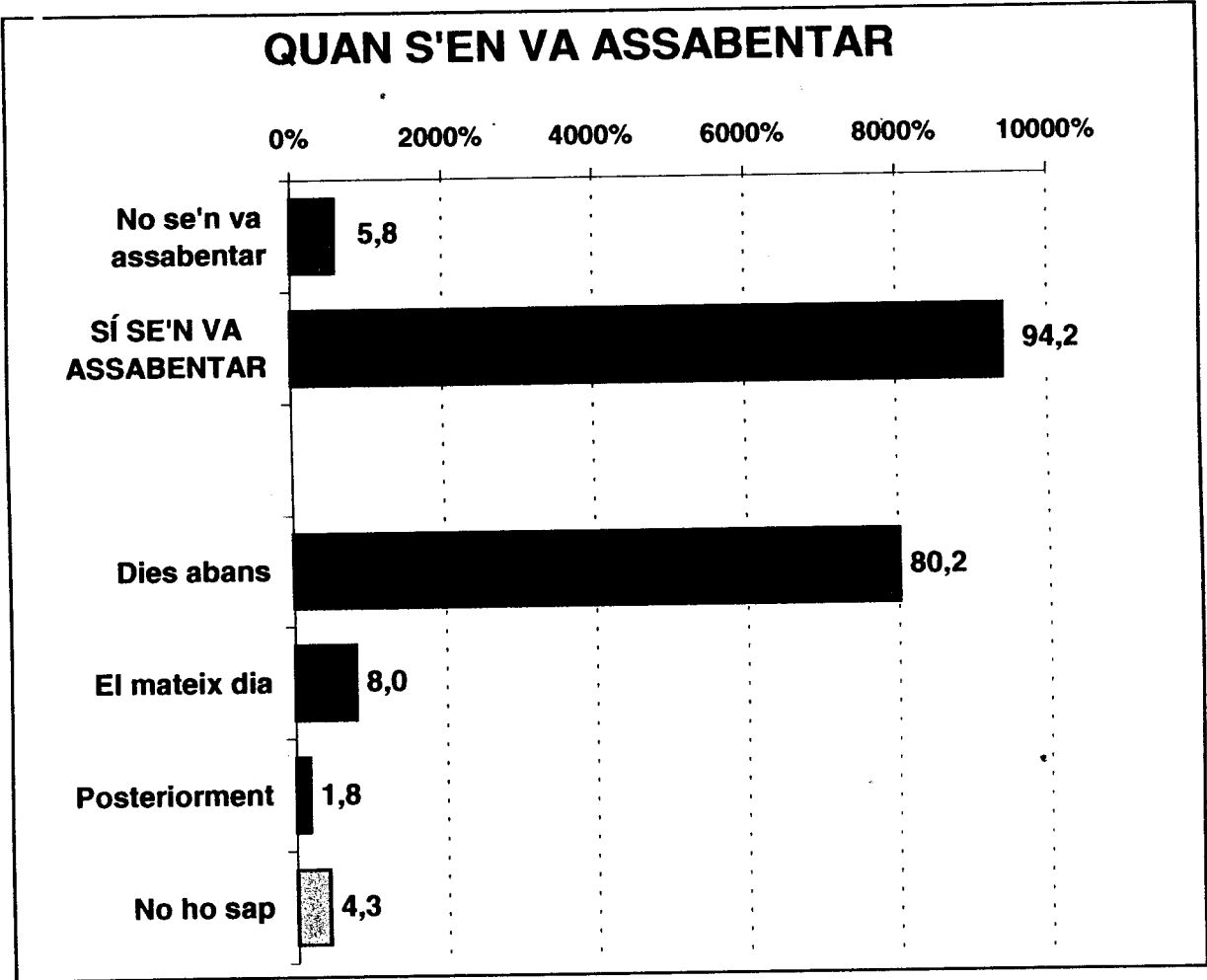




1. CONEIXEMENT DE LA JORNADA 22 - S



- La gran majoria de la població (el 80%) se'n va assabentar amb anterioritat. La major part de la resta se'n va assabentar el mateix dia (8%) o no se'n van assabentar. És a dir, molt poca gent coneix la Jornada pels comentaris "posteriors" dels mitjans.

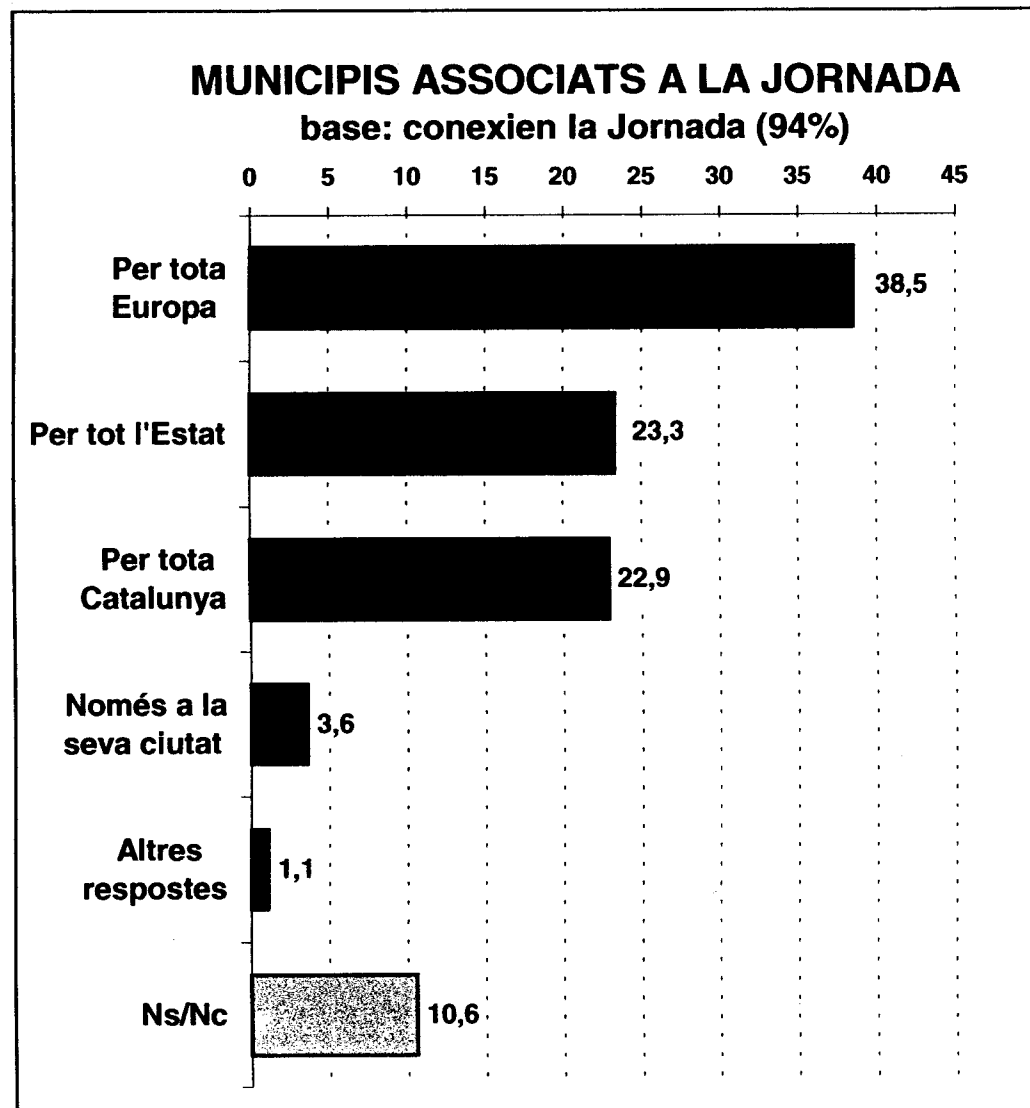




2. MUNICIPIS ALS QUE ASSOCIA LA JORNADA 22-S



- La major part dels entrevistats que coneixien la seva existència, associa la Jornada a municipis de tota Europa, especialment homes, gent jove i d'estudis superiors.
- En segon lloc, s'esmenten al mateix nivell: per tota Catalunya (especialment a Girona i Lleida) i per tot l'Estat (però molt poc entre gent jove i estudiants).

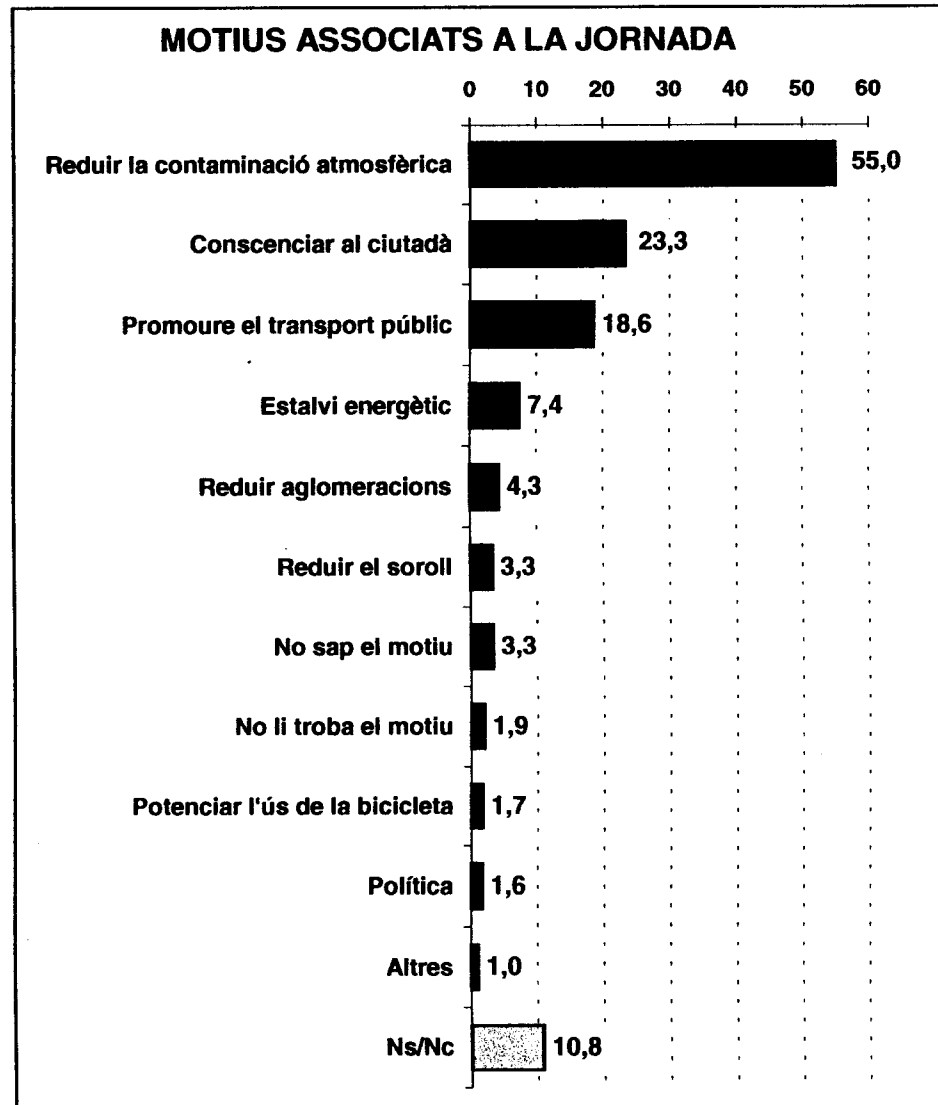




3. MOTIUS ASSOCIATS A LA JORNADA 22-S



- La major part dels entrevistats (55%), i en tots els segments de població, associen la Jornada al motiu de **“Reduir la contaminació atmosfèrica”**.
- Tot seguit venen dues expressions: **“Conscienciar el ciutadà”** (23,3%) i **“Promoure el transport públic”** (18,6%), que es corresponen més amb l’objectiu de la Jornada.
- Aquests tres primers motius apareixien també en primer, tercer i segon lloc en la Fase Prèvia, però llavors també s’esmentava bastant la reducció del trànsit i la protesta contra el preu de la benzina, motius que ara no s’esmenten.

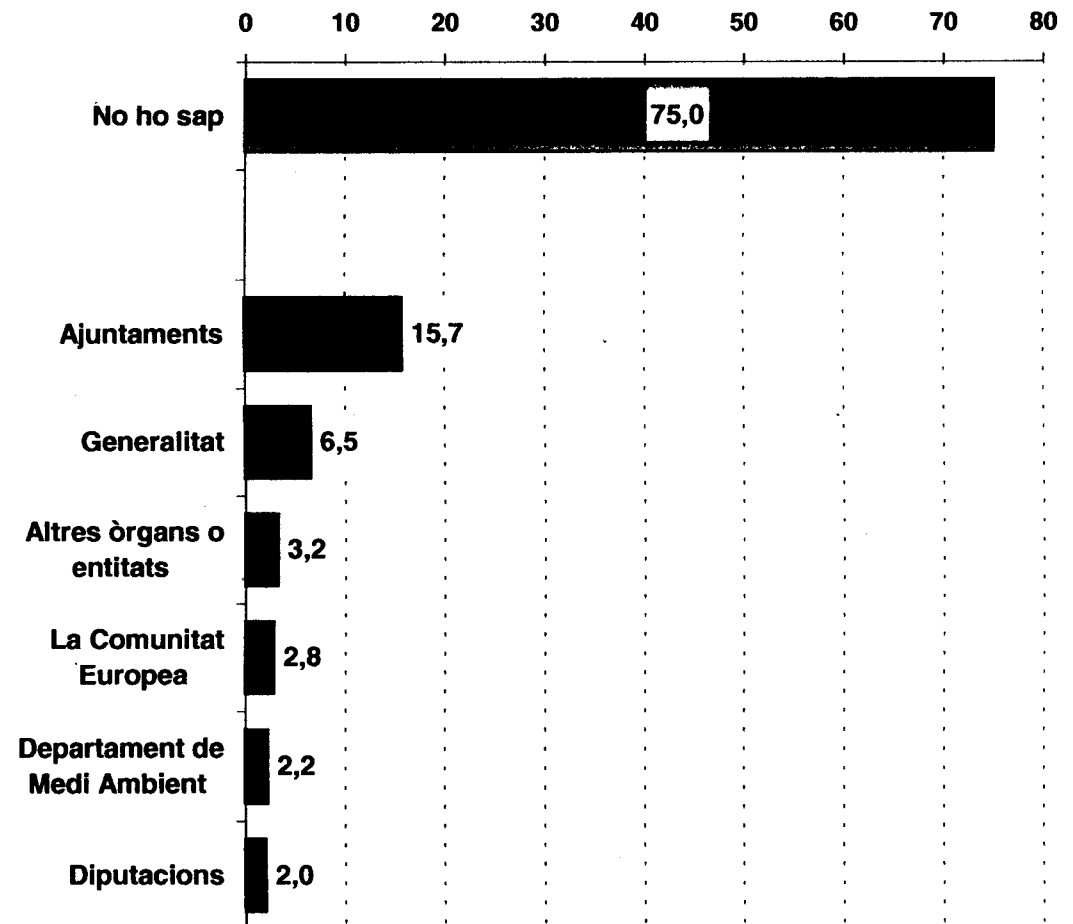


4. ENTITATS A LES QUE ASSOCIA LA JORNADA 22-S



- 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 75% dels (94%) que coneixien l'existència de la Jornada, no sap associar-la a cap organisme o entitat.
- Els **Ajuntaments** són les úniques entitats que tenen una mica més d'associació a la promoció de la Jornada : **15,7%** dels coneixedors de la Jornada.
- Si sumem la Generalitat i el Departament de Medi Ambient, dóna un 8,7% d'associació a la Generalitat.
- La situació és força semblant a la trobada en la Fase Prèvia. La major part de la gent no s'assabenta de quins organismes promouen aquesta Jornada.

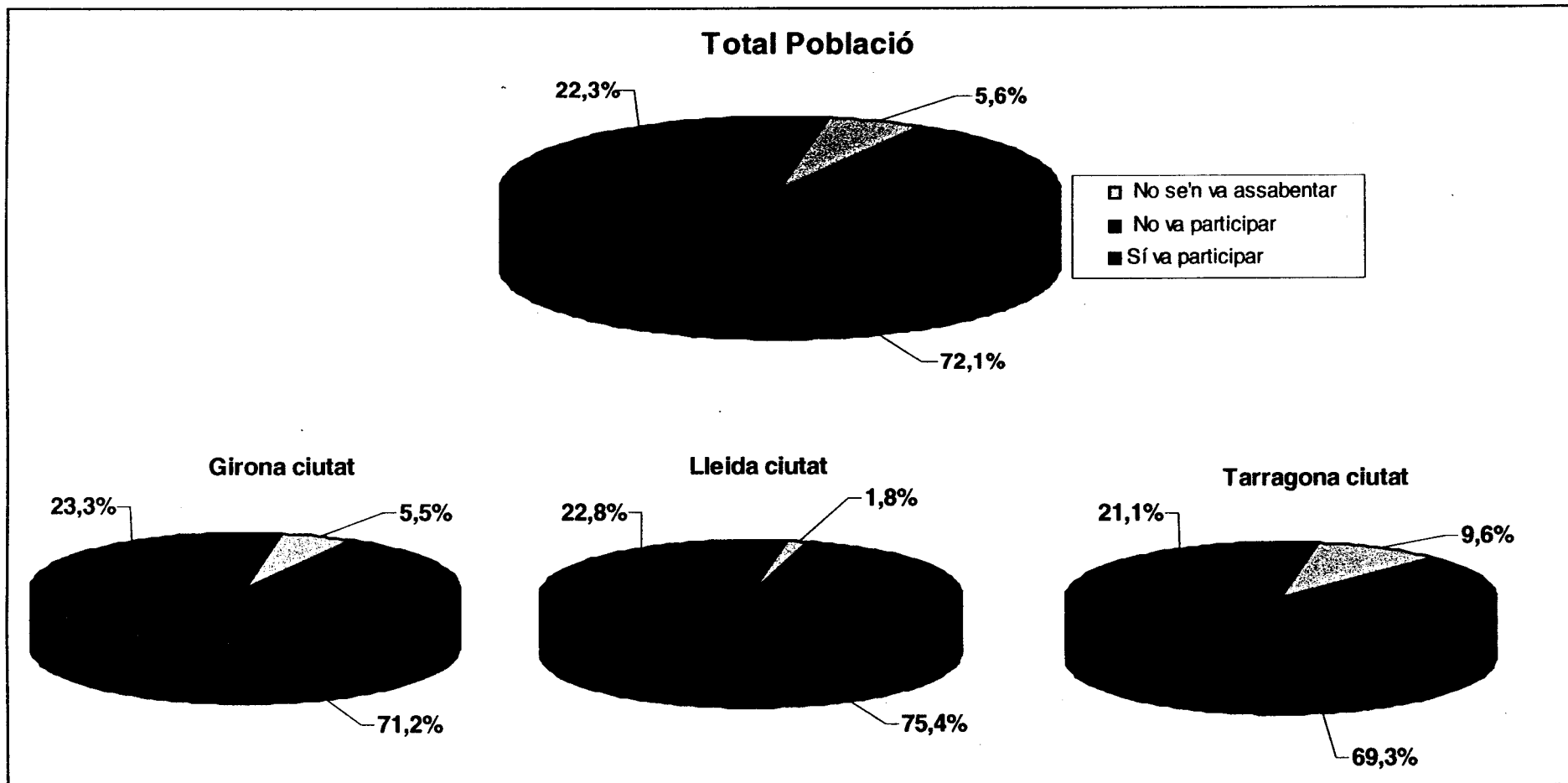
ENTITATS ASSOCIADES A LA JORNADA base: coneixien la Jornada (94%)



5. LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA



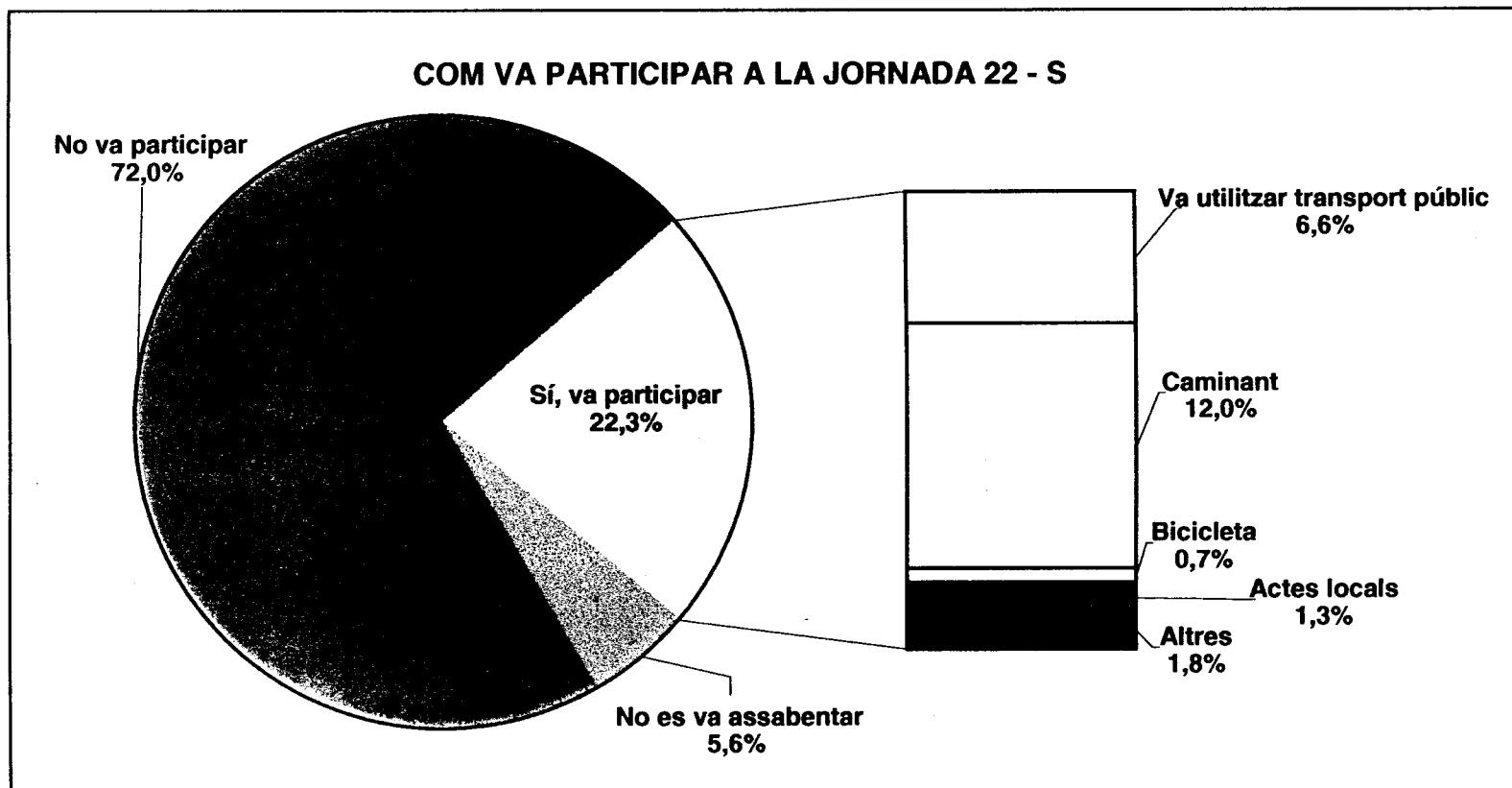
- Quasi una quarta part dels ciutadans de la població enquestada declara que va participar d'alguna manera en la Jornada, sense grans diferències per ciutats.



5. LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA



- El 22,3% de la població que va participar a la Jornada canviant els seus hàbits, diu que ho va fer fonamentalment caminant (12,0%) i només en segon lloc apareix la utilització del transport públic (6,6%).

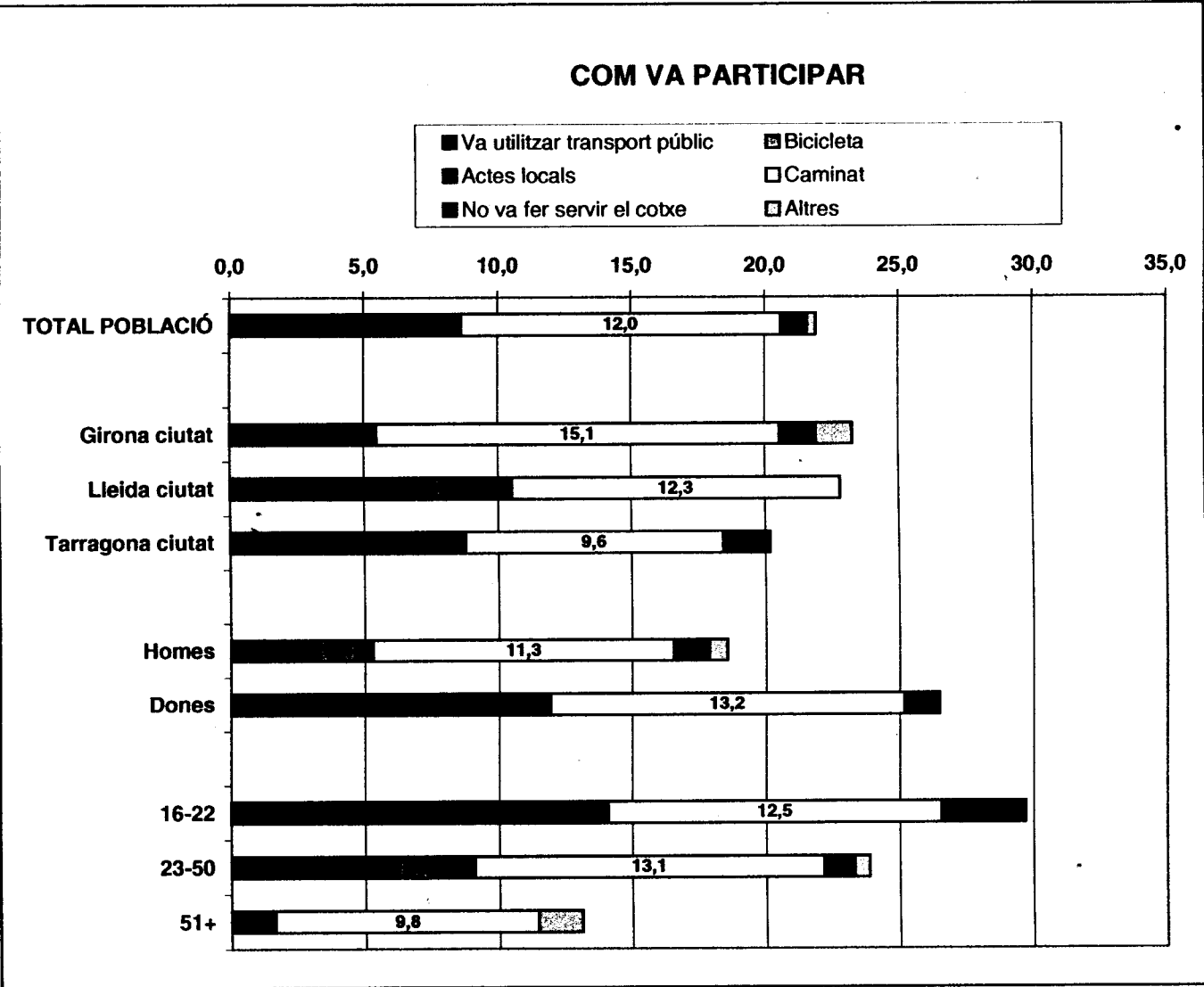




5. LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA



- Encara que la participació ciutadana no varia gaire en funció de l'àrea geogràfica, sí que hi ha algunes diferències quant a la forma en que ho van fer, no tant per ciutats, en les quals les diferències no són significatives, sinò per a segments de població.
- Com a diferències més acusades, la utilització del transport públic entre dones i la gent més jove.
- Si més no, aquesta és la declaració dels individus; tot seguit veurem el mitjà de desplaçament.



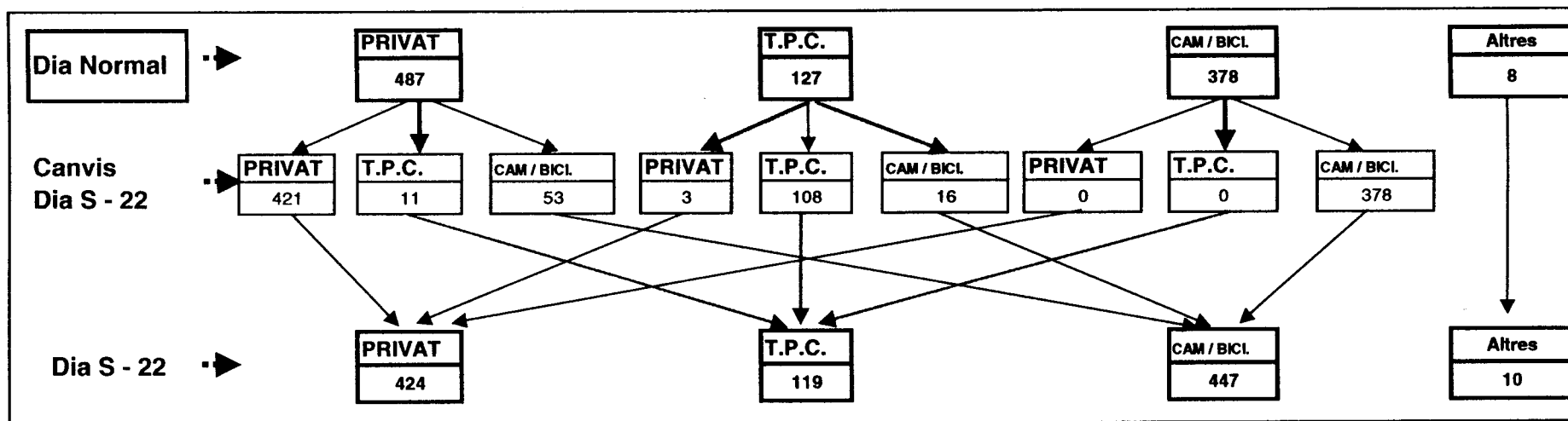
6. ELS CANVIS REALS DE MITJÀ DE TRANSPORT



- Si bé acabem de veure que un 6,6% de ciutadans ha declarat la seva participació en el Dia S mitjançant la utilització del TPC, el cert és que la gran majoria d'ells ja havien estat usuaris del TPC el dia anterior per al mateix desplaçament.

Treballant amb el fitxer de viatges (756) i deixant de banda els casos "altres" (bus escolar/empresa i taxi), l'esquema de transferència dóna com a resultat que si un dia **normal un 12,7% dels viatges s'havia fet amb TPC, el Dia S en farà només un 11,9%**, assumint que el Dia S s'haguessin fet els mateixos viatges que en un dia normal (Veure el punt 7).

Els sis punts de baixada del vehicle privat passen a ser viatges caminant o en bicicleta.



Unitats: Tants per mil de la població enquestada.

Nota: En el fitxer de viatges no estan considerats els desplaçaments deixats de fer.

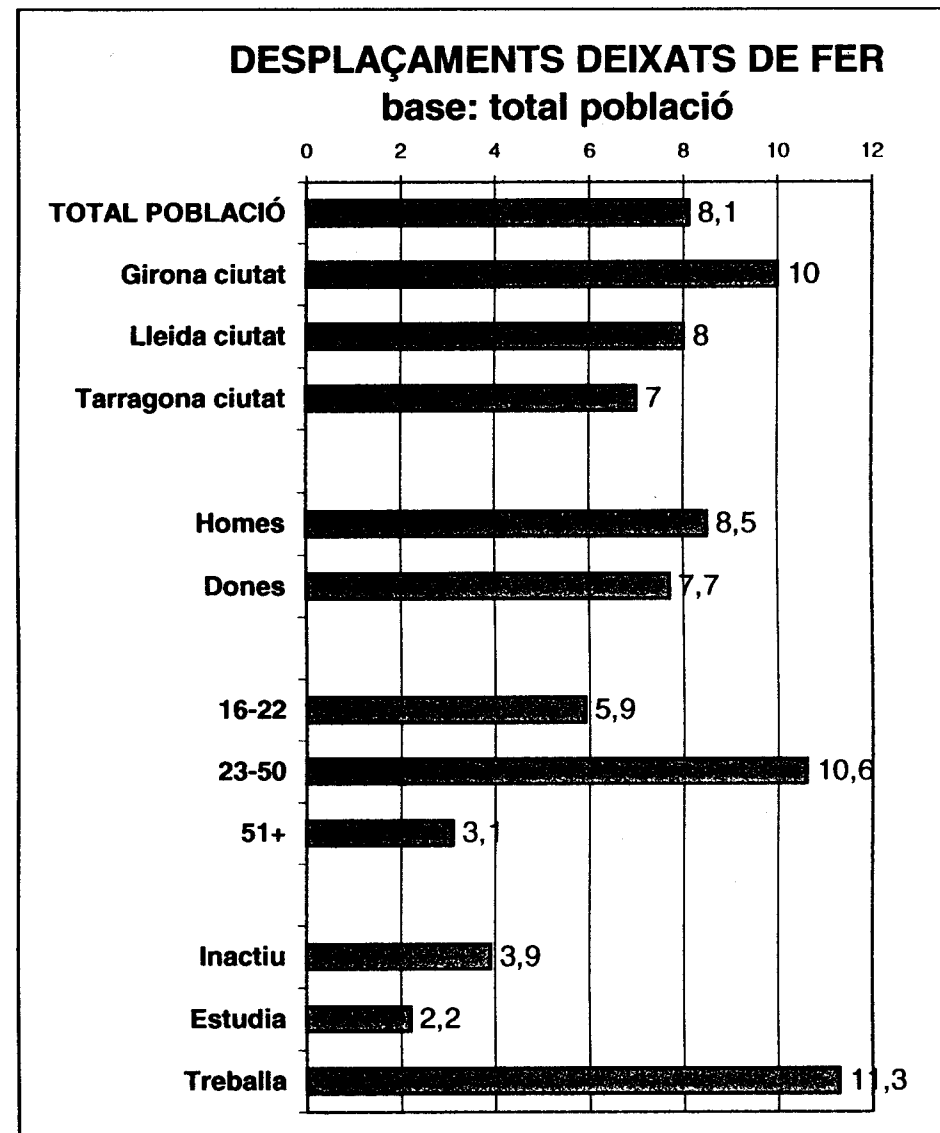
7. DESPLAÇAMENTS DEIXATS DE FER



- En aquesta tercera fase s'ha plantejat el tema de si s'havien deixat de fer desplaçaments habituals com a conseqüència de la Jornada.

Doncs bé, un 8,1% dels entrevistats declara que va deixar de fer algun desplaçament precisament per motiu de la Jornada (un 11% ja anunciat a la fase prèvia).

- Bàsicament és gent que treballa, si bé els desplaçaments deixats de fer per motiu de treball són minoritaris (els actius han deixat de fer altres tipus de desplaçaments no obligats).
- Aquest fet és important perquè introdueix un biaix en el procediment emprat per trobar els canvis de viatges de transport privat a transport públic basats en els moviments del Dia S.



7. DESPLAÇAMENTS DEIXATS DE FER



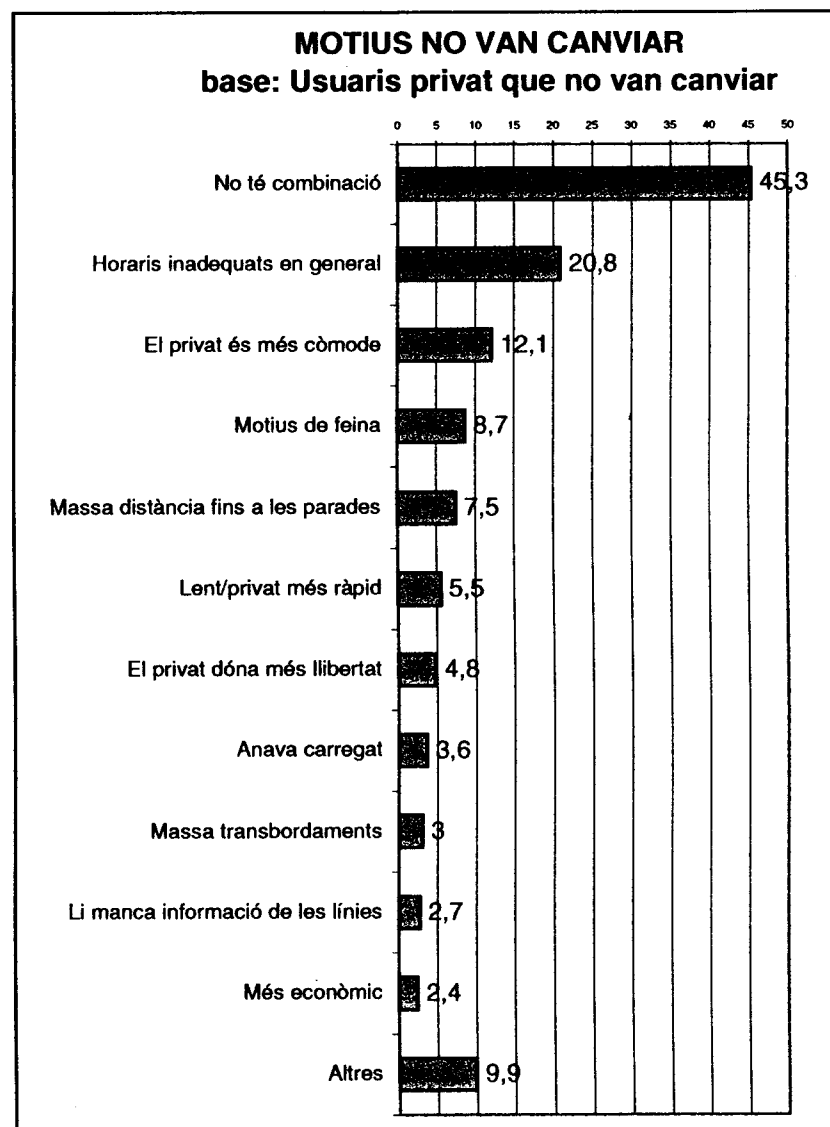
- Per altra banda no hem preguntat amb quin mitjà de transport s'hauria fet el desplaçament que s'ha deixat de fer, però resulta que dels desplaçaments fets en un dia normal per aquests ciutadans, el 60% van ser en transport privat i un 39% caminant (només un 1% dels seus desplaçaments es van fer amb TPC).

Es pot concloure doncs, que la Jornada del Dia S contribueix a disminuir la utilització del vehicle privat per eliminació de desplaçaments que es pensaven fer.

8. MOTIUS PER NO UTILITZAR EL TRANSPORT PÚBLIC



- Del total de desplaçaments fets amb transport privat un dia normal, un 86% es van fer també amb vehicle privat el Dia S.
- El principal motiu amb diferència és la manca de combinacions amb transport públic per fer el desplaçament.
- El segon és el relatiu als horaris inadequats (en general de matí o de tarda).
- Ambdós motius principals són generals entre tots els segments de població i ja apareixien com a tals en la fase prèvia.
- El que s'esmenta molt menys és el de la necessitat de desplaçar-se entre pobles, més característic de les petites capitals que no pas de les grans ciutats.

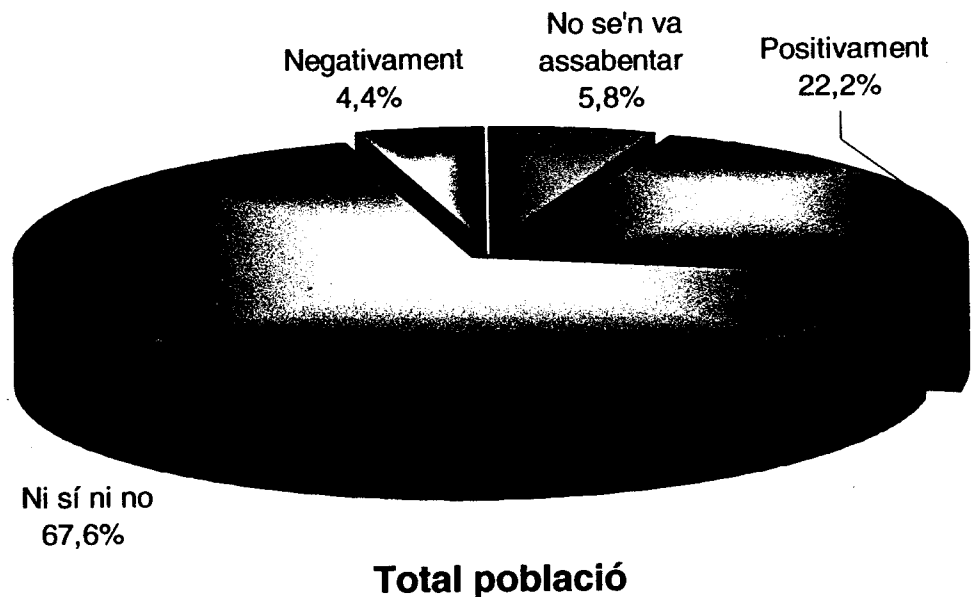


9. EL GRAU D'AFECTACIÓ



- Un 22,2% dels individus afirma que la Jornada els va afectar de forma positiva. Per contra només un 4,4% diu que els va afectar de forma negativa.
- És a dir, el balanç diferencial d'opinió del grau d'afectació de la Jornada és clarament positiva: $22,2\% - 4,4\% = +17,9\%$.
- Aquest diferencial és més favorable entre les dones (20,7%), inactius (23,4%) i estudiants (26,8%).
- Per contra, tot i ser positiu, és més baix per a la gent més gran (11,0%) i entre la gent que treballa (13,3%).
- L'afectació positiva declarada després de la Jornada és lleugerament inferior a la declarada el mateix dia a Girona (26% vs. 33%) i Lleida (18% vs. vs. 22%), i per contra, és més alta a Tarragona (24% vs. 16%).

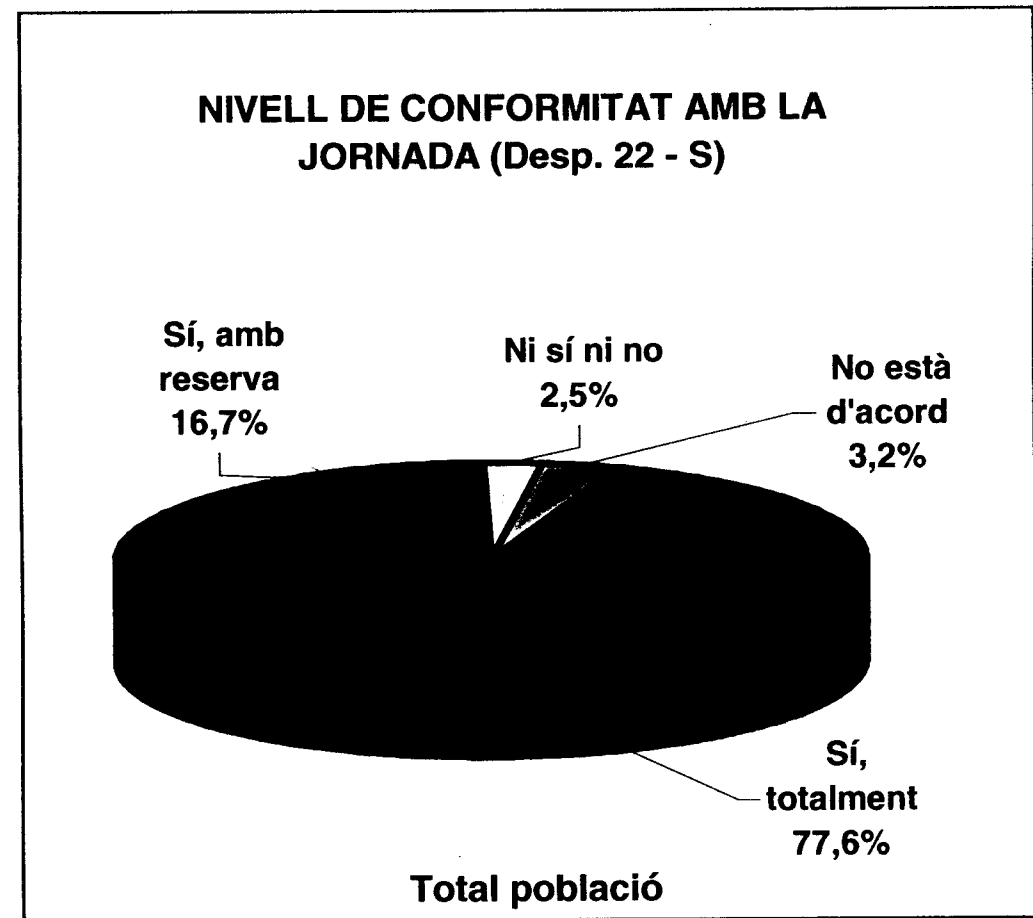
LA CELEBRACIÓ D'AQUESTA JORNADA, EL VA AFECTAR POSITIVAMENT O NEGATIVAMENT? (Desp. 22- S)



10. EL NIVELL DE CONFORMITAT



- Majoritàriament (77,6%) el ciutadà està d'acord amb la Jornada. I si afegim el 16,7% que també està d'acord, encara que amb reserva, el nivell de conformitat arriba al 94,3%.
- Només un 3,2% diu no estar d'acord.
- I aquesta elevada acceptació és comuna a totes les poblacions i segments analitzats. Sens dubte per a la majoria dels ciutadans, la Jornada sense cotxe, és un fet agradable.
- Comparant el grau d'acceptació ara amb el declarat el propi Dia S, ha augmentat a Girona (92% vs. 86%) i a Lleida (92% vs. 78%), i es manté a Tarragona (98% vs. 81%). El mateix Dia S, el grau d'acceptació va ser inferior al declarat tant prèviament com posteriorment, la qual cosa podria ser un indicatiu de certa incomoditat dels ciutadans davant les restriccions a la mobilitat.



10. EL NIVELL DE CONFORMITAT



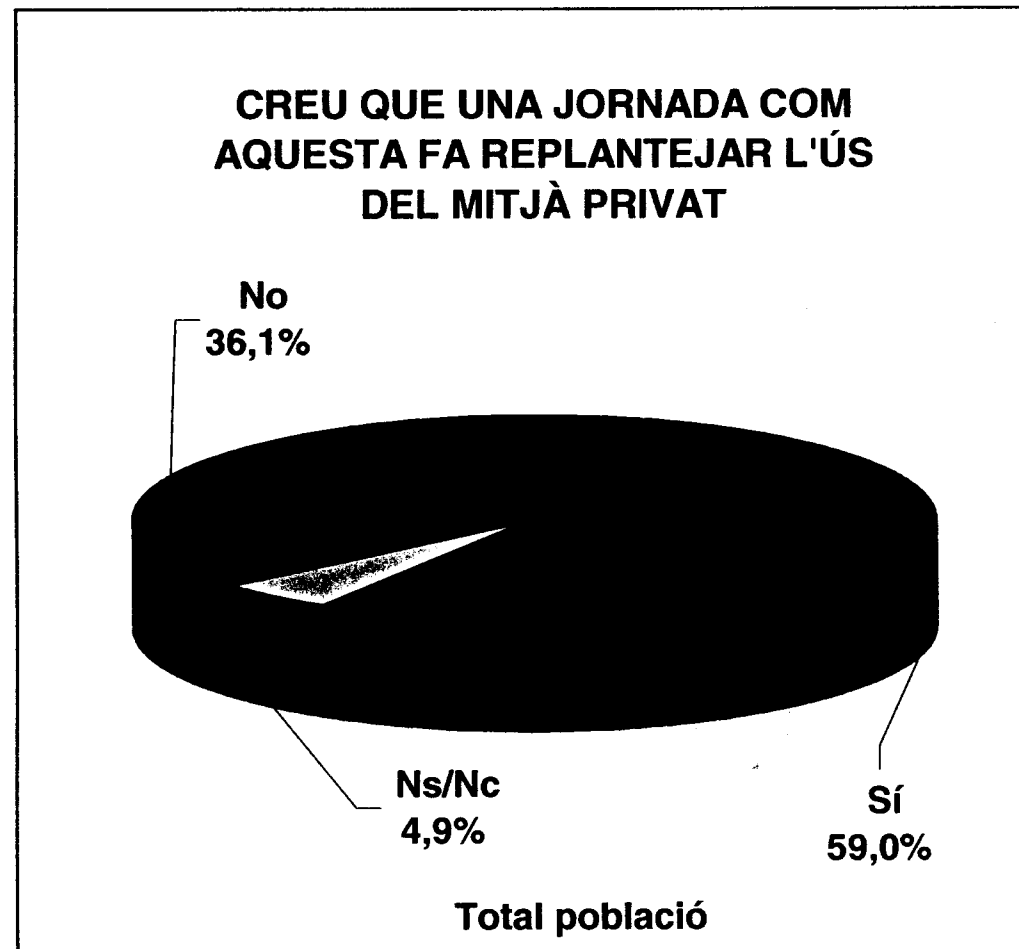
- La minoria (3,2%) que no està d'acord amb una jornada d'aquest tipus ho justifica amb expressions que giren al voltant de quatre eixos *):
 - El transport públic és car.
 - Hi ha poc transport públic.
 - Necessitat del cotxe per treballar (auto-justificació).
 - Amb un sol dia no es fa res (crítica a la Jornada).

*) *Aquesta minoria comporta que només tenim 11 individus que contesten el motiu de no estar d'acord, per tant no es poden donar xifres numèriques significatives.*

11. OPINIÓ SOBRE L'EFECTIVITAT DE LA JORNADA



- La majoria (59%) dels ciutadans pensa que una jornada d'aquest tipus fa replantejar-se l'ús del mitjà privat.
- I aquesta opinió favorable no varia gaire per àrees geogràfiques, però sí en funció de l'edat, de l'activitat i del nivell d'estudis: la gent més jove (72%), els inactius (66%) i els estudiants (72%) la tenen més, però, per contra, els que tenen estudis universitaris la tenen menys (46%).



11. OPINIÓ SOBRE L'EFECTIVITAT DE LA JORNADA



- La minoria, però més d'una tercera part (36%) dels ciutadans entrevistats pensa que una jornada d'aquest tipus no fa replantejar-se l'ús del mitjà privat.
- Aquests, justifiquen la seva no credibilitat per:
 - **Necessitat d'incidir més:** amb expressions com "No n'hi ha prou amb un dia", "La gent passa, no es consciencia".
 - **Defensa del mitjà privat:** "El cotxe és necessari", "És més còmode fer servir el cotxe".
 - **Crítica al Transport Públic:** "No hi ha prou transport públic", "El transport públic és car".
 - **Crítica a la Jornada:** "No arreglen res tallant carrers".

PER QUÈ NO CREU QUE FACI REPLANTEJAR L'ÚS DEL MITJÀ PRIVAT

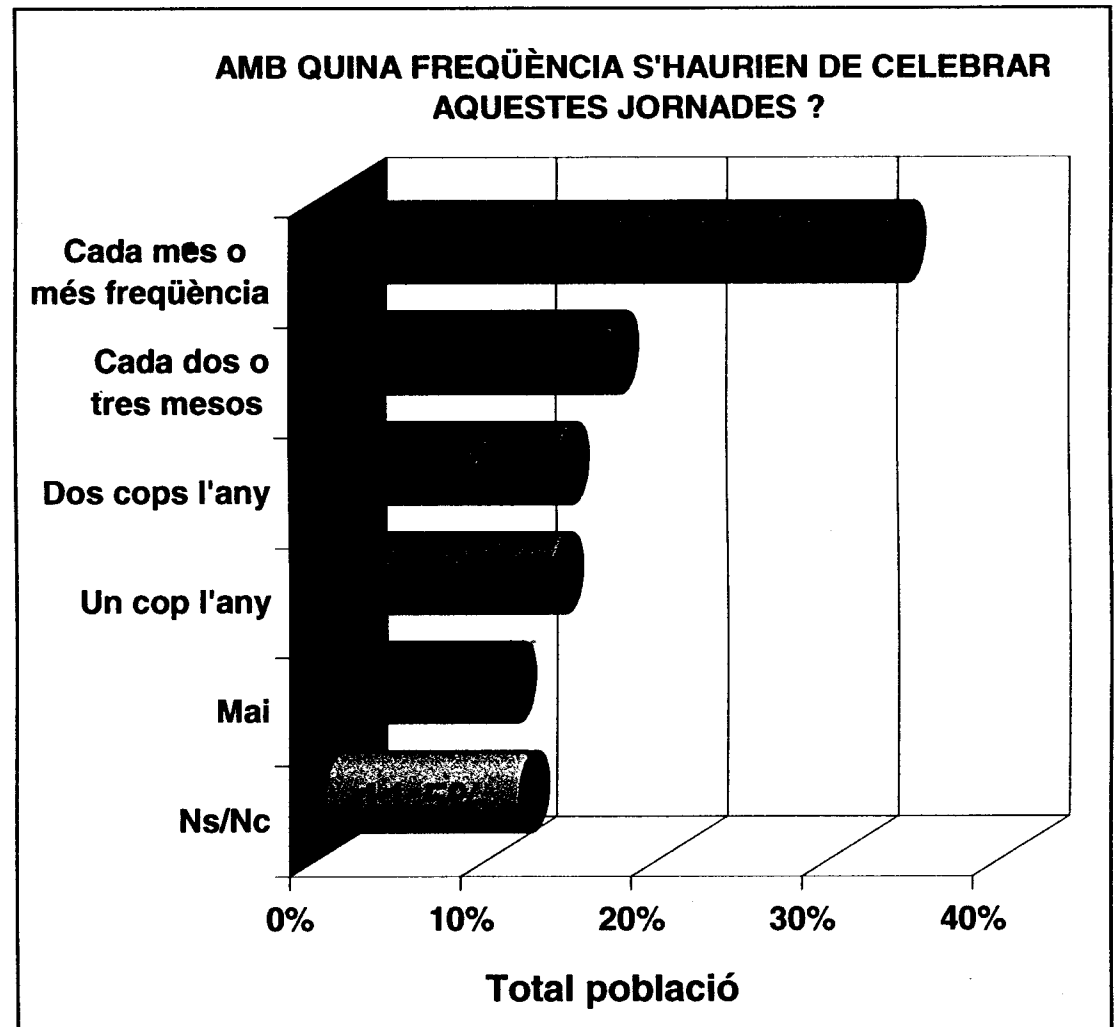
No n'hi ha prou amb un dia	31,4%
El cotxe és necessari	29,9%
La gent passa/no es consciencia	17,9%
No hi ha prou transport públic	14,1%
Altres	7,0%
No arreglen res tallant carrers	6,6%
És més còmode fer servir el cotxe	5,9%
El transport públic és car	1,0%
Base: No creu del Total Població (108)	36%



12. FREQUÈNCIA D'AQUESTES JORNADES



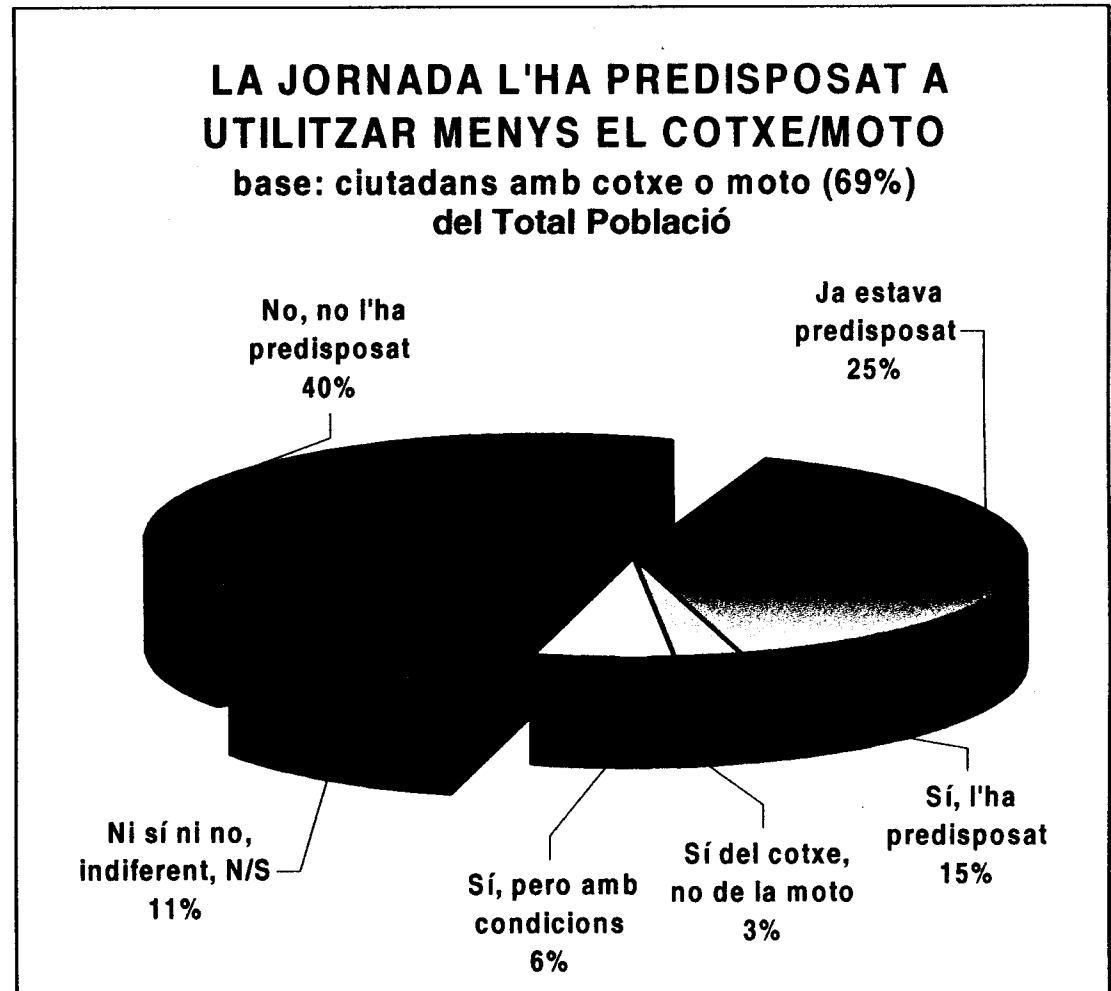
- Gairebé un de cada tres (33,6%) ciutadans creu que jornades com la del Dia 22 S s'haurien de celebrar cada mes o amb més freqüència.
- Freqüències de dos/tres mesos serien les idònies per a un 16,8% (el que dona un acumulat d'un a tres mesos del 50,4%).
- Un 13% adicional les desitjarien dos cops l'any, per tant, quasi dos de cada tres ciutadans es declaren partidaris d'una Jornada S més freqüent.
- Només un 10,7% diu que no voldria que es celebressin mai. I un 11,5% no es manifesta.
- Aquestes dades són molt similars per a totes les àrees i segments analitzats.



13. INFLUÈNCIA EN LA PREDISPOSICIÓ



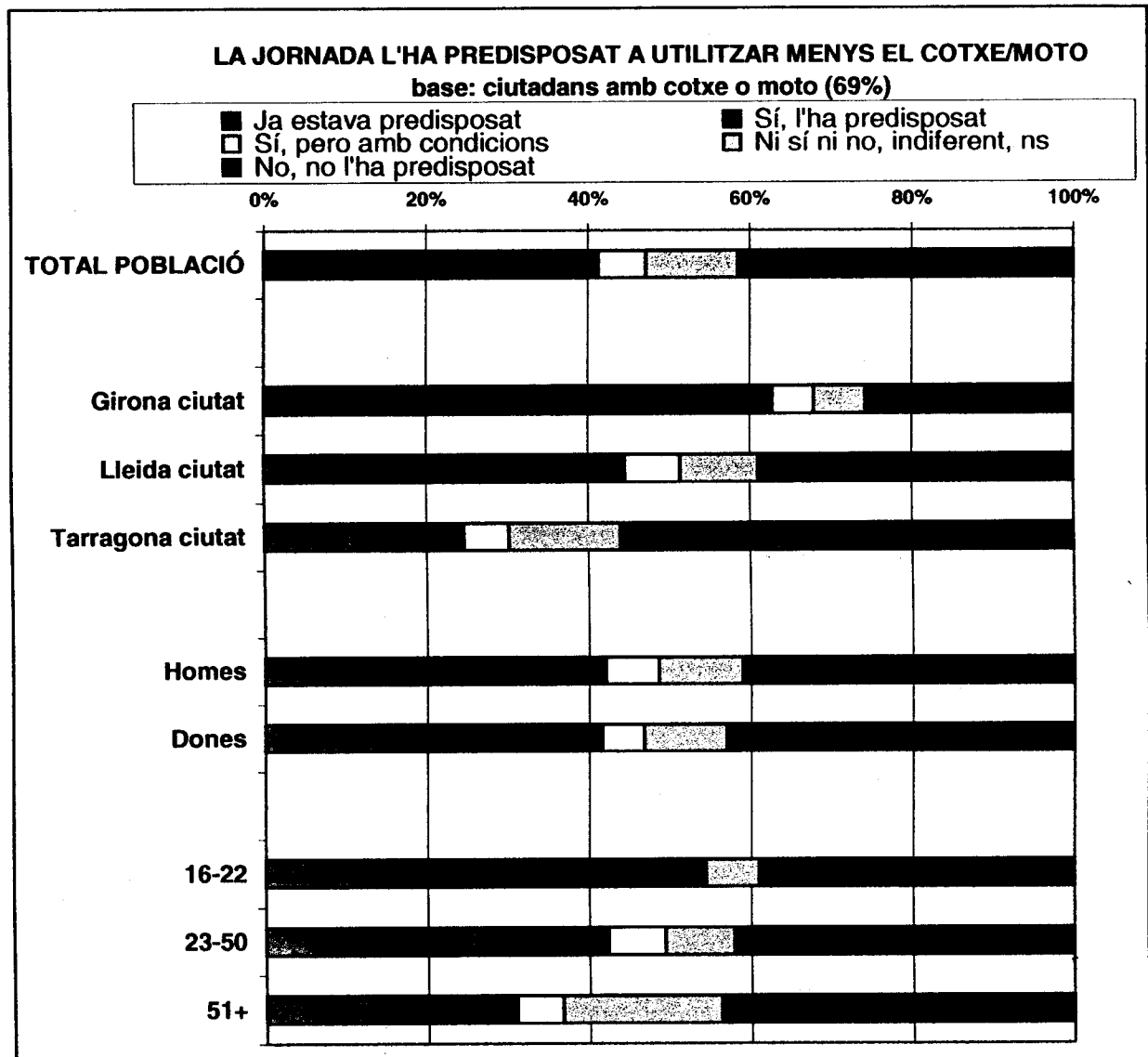
- La Jornada ha influenciat de forma positiva a una menor utilització del cotxe o de la moto entre els usuaris d'aquests mitjans.
- Al 25% que ja estava predisposat, s'afegeix un 15% de predisposats per la Jornada. Un altre 3% diu estar predisposat a utilitzar menys el cotxe, encara que no la moto. I un altre 6% també diu estar predisposat a utilitzar menys el cotxe o la moto però amb condicions (més freqüència TP, més línies, preus TP, etc.).
- En total hi ha un 49% dels usuaris de cotxe/ moto predisposats a fer-los servir menys.
- Per contra un altre 40% manifesta que la Jornada no els ha predisposat a utilitzar menys el cotxe/moto.
- Però aquestes dades varien força entre els diferents segments de població.



13. INFLUÈNCIA EN LA PREDISPOSICIÓ



- Tant la predisposició prèvia com l'obtinguda amb la Jornada, entre ciutadans que disposen de vehicle privat, han estat més altes a Girona que a Lleida, i aquestes superiors a les de Tarragona.
- La gent més jove també presenta una sensible diferència quant a predisposició, doncs és superior als d'edat mitjana o a la gent gran.
- Els ciutadans amb estudis universitaris són els que estaven més predisposats prèviament, però no durant la Jornada, doncs com hem vist abans, són els que menys hi creuen.





14. ACCIONS DEMANADES



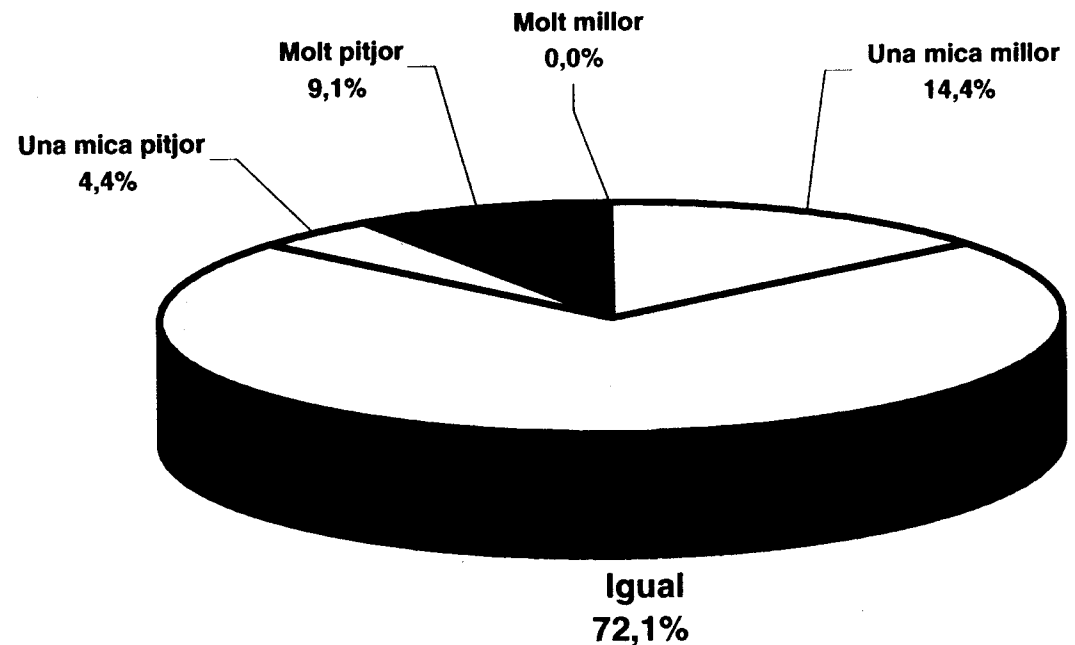
- La major freqüència d'autobusos/trens és el que més es segueix sol·licitant (30,4% a la fase prèvia) per facilitar el canvi a transport públic.
- Les línies alternatives augmenten (10,4% a la fase prèvia) i l'existència de mitjans públics (que també augmenta) es situen en el segon i tercer lloc.
- El tema dels horaris i la reducció de tarifes són els següents temes més esmentats (igual que en la fase prèvia).

ACCIONS DEMANADES PER FER SERVIR MENYS EL COTXE/MOTO	
Més freqüència de bus/tren	26,7%
Línies alternatives	20,0%
Mitjans Públics (en general)	18,0%
Horaris de matí més adequats	12,6%
Reducció de tarifes/preus	11,4%
Més horaris nocturns	8,2%
Res	6,7%
Més informació de mitjans alternatius	5,0%
Facilitar els transbordaments	3,3%
Menys aglomeracions	3,0%
Parades més properes	2,8%
Facilitat d'aparcament a l'entrar a la ciutat	1,4%
Zones blaves gratuïtes	0,7%
Facilitat d'aparcament dins la ciutat	0,7%
Facilitat d'aparcament en estació tren/bus	0,7%
Més seguretat/vigilància	0,7%
Altres accions	5,9%
Base: Mitjà privat	(320)



- Si bé la base d'usuaris dels TPC és petita, tendencialment es pot afirmar que la majoria va trobar el servei igual que un dia normal.
- El balanç d'opinions de millora i empitjorament és pràcticament igual a zero (13,5% pitjor vs. 14,4% millor).

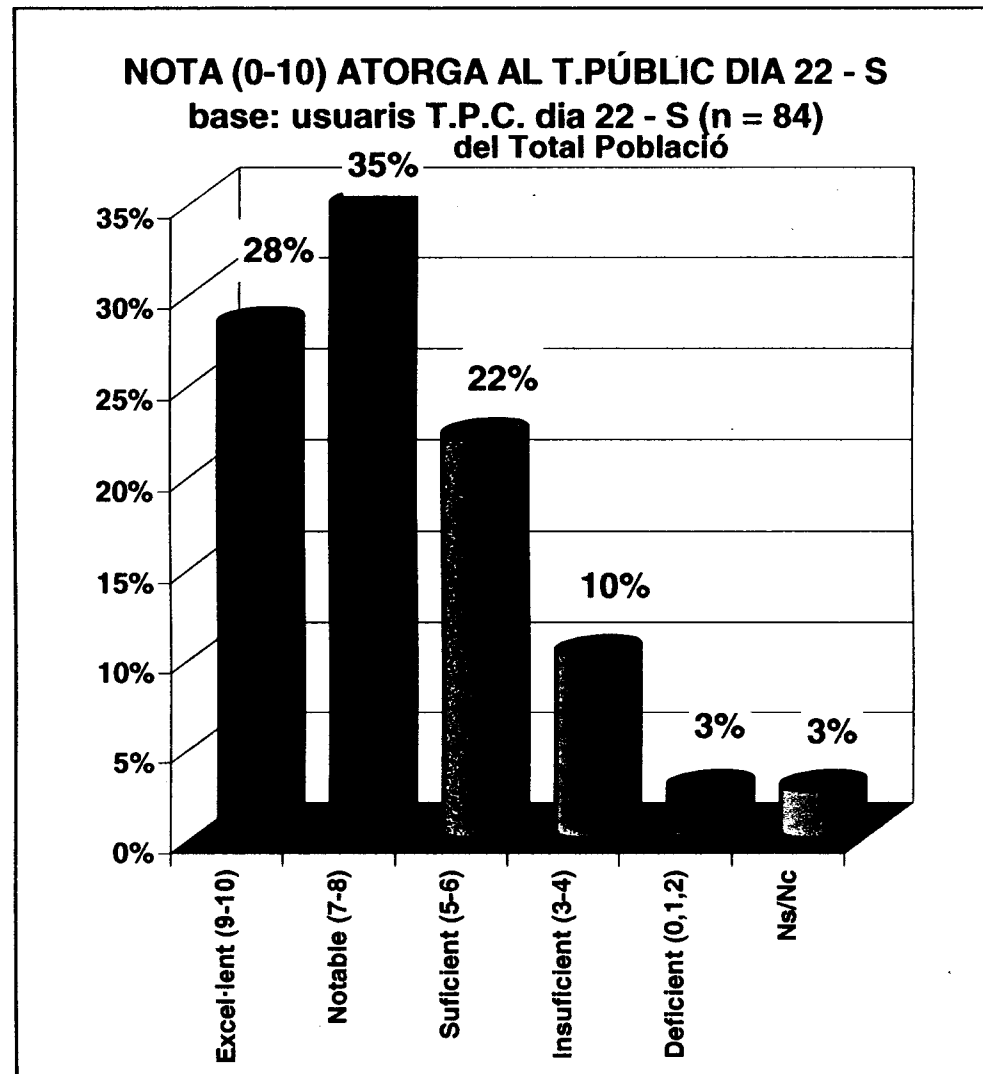
**EL DIA DE LA JORNADA, COM VA ANAR EL
TRANSPORT PÚBLIC RESPECTE UN DIA NORMAL**
base: viatges amb T.P.C. el dia S (n =84)
del Total Població



15. VALORACIONES TRANSPORT PÚBLIC DEL DIA 22-S



- Sobre una escala del 0 al 10, els usuaris del transport públic del dia 22-S, atorguen notes molt elevades *).
- Un 28% dóna puntuacions d'Excel·lent i un altre 35% la dóna de Notable. En total un 63% dóna puntuacions molt satisfactòries.



*) Insistim que la base no és molt elevada (les dades són orientatives).

V. SÍNTESI I CONCLUSIONS



- La Jornada “A ciutat sense el meu cotxe” celebrada el 22 de setembre del 2000 ha estat molt notòria: un 76% de la població enquestada n’era coneixedora una setmana abans, i un 94% la coneixia al menys des d’algun dia abans.
- L’àmbit de celebració de la Jornada no és gaire conegut: un 25% responia la setmana abans de la Jornada que es celebrava a tota Europa, arribant a un 38% dies després de la Jornada. El que sí sap la majoria és no es tracta d’una celebració exclusiva de la seva ciutat.
- La finalitat de la Jornada no està molt clara per als ciutadans: un 55% creu a priori que es tracta de reduir la contaminació atmosfèrica (37% una setmana abans). Al voltant del 20% (abans i després) que l’objectiu és promoure la utilització del transport públic col·lectiu.
- La promoció de la Jornada s’associa més que res als Ajuntaments (15% a posteriori) i en menor percentatge a la Generalitat (9% a posteriori). La major part de la resta no sap qui la promou.

V. SÍNTESI I CONCLUSIONS



- La major part de la gent declara estar totalment d'acord amb la celebració de la Jornada, si bé el principal motiu és el de la solidaritat (pocs declaren estar personalment implicats).

El nivell d'acord ha estat d'un 88% abans, un 77% el dia de la Jornada i un 78% a posteriori.

- A posteriori, un 59% d'entrevistats usuaris de mitjà privat declara que la Jornada els fa replantejar l'ús del mitjà privat, i quasi dos de cada tres ciutadans es declaren partidaris que aquesta Jornada es fes amb major freqüència.
- Però quan es demana per l'actitud envers la utilització de mitjans de transport per al Dia S, els resultats no són tan positius.
 - A priori, dels viatges fets amb vehicle privat en un dia normal, **en un 36% dels casos es declarava que hi hauria algun canvi d'hàbit**: 10,9% a TPC i un 15,6% a caminant.

V. SÍNTESI I CONCLUSIONS



- **El mateix Dia 22 S**, amb dades acumulades fins les 18.00 hores, trobàvem un resultat de **disminució del mitjà privat d'un 18%** (força inferior al previst una setmana abans), que suposava un increment del 19% d'ús del TPC i un increment del 15% caminant.

Ara bé, com que aquestes dades són ratios (avui/ahir), el ratio relatiu a la disminució del transport privat tenia una bona base, mentre el del TPC (amb un ús molt baix a les tres grans capitals) podia tenir un elevat biaix estadístic.

- Amb les dades recollides a posteriori, veiem dos fets:
 - Comparant els mitjans emprats el **Dia 22 S** amb els utilitzats un dia normal anterior, **la disminució de l'ús del transport privat s'estima en un 13%** (5% menys que l'estimat durant el Dia 22 S) i augmenten sensiblement els desplaçaments caminant que obtenen un ratio de creixement del 18% (19% el Dia 22 S), mentre que no apareix cap increment en relació al TPC.

V. SÍNTESI I CONCLUSIONS



- Si a la Fase Prèvia es declarava que es deixarien de fer un 11% dels desplaçaments habituals, en el mesurament posterior, un 8% de ciutadans declarava que havia deixat de fer algun desplaçament com a conseqüència de la celebració de la Jornada. Més de la meitat són usuaris habituals del mitjà privat, la qual cosa suposa que la utilització del mitjà privat disminueix addicionalment (al ratio trobat directament) de l'ordre del 9% en termes relatius, que sumat al 13% obtingut directament donaria **un índex de disminució del mitjà privat de l'ordre del 21%**.

- En resum, la Jornada del 22 S a les tres grans capitals, va generar un canvi de comportament en el sentit de disminuir la utilització del mitjà privat, bé per anar caminant o bé per deixar de fer algun desplaçament (bàsicament no obligat), però no queda clar que pogués incrementar sensiblement la utilització del mitjà públic col·lectiu en termes absoluts.