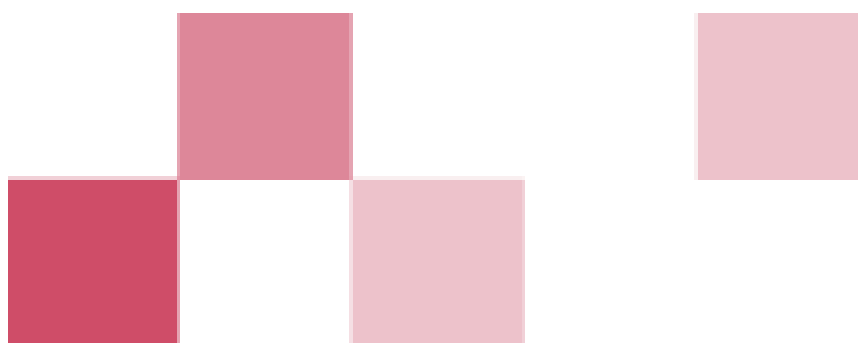

La mobilitat en vehicle privat motoritzat a Barcelona i a l'Eixample

Ús social, canvi modal i impactes en el comerç
local

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

Juliol de 2022



Treball realitzat per l'equip de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).

Direcció: Núria Pérez Sans

Autors/res: Xavi Bach Coma, Núria Pérez Sans, Samuel Nel·lo Deakin i Paolo Chevalier

Suport estadístic: Núria Ruiz Forés, Manel Pons Sanvidal i Raúl Morcillo López

Control de treball de camp: Jorge Cátedra Martínez i José Luís Flores Valdivieso

Treball de camp realitzat per Institut Opinòmetre.

Cerdanyola del Vallès, juliol de 2022

Índex

Introducció.....	4
PART I: LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. CANVI MODAL CAP A LA MOBILITAT ACTIVA I TRANSPORT PÚBLIC	7
1. Dades globals de mobilitat en dia feiner	8
2. La mobilitat en vehicle privat en dia feiner	16
3. Potencial de traspàs modal cap a mobilitat activa i transport públic....	26
PART II: EL COMERÇ LOCAL I LA MOBILITAT A BARCELONA I A L'EIXAMPLE	45
4. Model urbà, mobilitat i comerç.....	46
5. Comerç local i accessibilitat en vehicle privat a l'Eixample.....	55
5.1. Percepció dels comerciants.....	55
5.2. Percepció dels clients-conductors de l'Eixample	69
Conclusions	80
Bibliografia	85
Annex I. Metodologia emprada en l'anàlisi dels perfils socials d'usuari del vehicle privat	86
Annex II. Principals resultats de l'enquesta als comerciants	91
Annex III. Principals resultats de l'enquesta als clients-conductors	131

Introducció

Antecedents i motivació de l'estudi

A l'entorn metropolità de Barcelona són coneguts els impactes que generen els desplaçaments que diàriament duu a terme la població en vehicle privat motoritzat: empitjorament de la qualitat de l'aire, soroll, accidents, apropiació i ocupació de l'espai públic, gran consum energètic, etc. Tots ells, en major o menor mesura, minoren la salut de les persones i el seu benestar a la ciutat.

En el cas particular de Barcelona, diàriament es fan més d'1,6 milions de desplaçaments en vehicle privat, sense comptar aquells relacionats amb la distribució urbana de mercaderies, els efectuats pels serveis d'emergències o altres serveis urbans, pels taxistes o per altres persones que, per la seva ocupació, han de fer molts desplaçaments diaris. D'aquests desplaçaments, 0,7 milions són interns a la ciutat (el 44% del total de la mobilitat en vehicle privat), i 0,9 milions són de connexió amb altres territoris (el 56% del total de la mobilitat en vehicle privat). Si bé, en termes relatius la quota modal del vehicle privat a la ciutat té un pes molt menor que els desplaçaments en modes actius o en transport públic, en termes absoluts aquestes quantitats de vehicles que es mouen comporten, com s'ha esmentat, elevats impactes per a la població que hi resideix, o que hi fa alguna activitat. La centralitat de la ciutat en el conjunt de la metròpoli, així com l'elevada densitat de persones i de vehicles que hi ha, comporta que en un espai relativament petit es concentri un volum de desplaçaments en vehicle privat superior del què les seves característiques urbanes pot acollir.

Per aquest motiu, des de fa ja temps, les polítiques de mobilitat i actuacions que s'apliquen a Barcelona tracten de modificar l'actual model de mobilitat per potenciar l'ús de mitjans més sostenibles i saludables per a revertir els efectes causats pel trànsit rodat motoritzat. No obstant això, plantejar determinades polítiques – particularment aquelles que, directament o indirecta, poden restringir o dificultar els viatges en vehicle privat- no sempre és fàcil. Entre aquest sentit, el Programa Superilles de l'Ajuntament de Barcelona amb una clara vocació de millorar l'habitabilitat urbana i de recuperar l'espai urbà per a la ciutadania no està exempt de debat ciutadà, mediàtic i polític. Sovint aquest debat està més centrat en l'afectació sobre la mobilitat privada que en els guanys que comporta per a les persones que habitualment es mouen caminant o en transport públic o en els guanys que es deriven de l'ampliació de l'espai públic urbà per a nous usos socials de convivència i d'accés al verd urbà i que contribueixen a cohesionar socialment la ciutadania. Recentment, aquest debat s'ha intensificat amb la futura Superilla Barcelona, que preveu una transformació notable en diversos carrers al districte de l'Eixample i la creació de noves places. Aquí el debat també s'ha centrat molt especialment en les potencials afectacions negatives sobre els usuaris del vehicle privat i també sobre el comerç urbà.

En aquest context, l'Ajuntament de Barcelona vol aprofundir els elements de coneixement sobre el perfil d'usuari del vehicle privat a la ciutat i a l'Eixample i sobre les seves pautes de mobilitat quotidiana. Aquesta anàlisi permetria copsar, per exemple, si l'impacte de determinades actuacions restrictives del vehicle privat és transversal o no a tota la població. Addicionalment, aquesta anàlisi pot permetre estudiar les possibilitats de canvi modal (cap a mitjans més sostenibles i saludables) existent entre aquells que ara per ara realitzen en vehicle privat part o tots els seus desplaçaments.

Finalment, vol concretar particularment en la mobilitat vinculada al comerç local a l'Eixample: quin és el paper del vehicle privat en la mobilitat comercial i quina percepció tenen els clients i els comerciants de les polítiques que pretenen afavorir un canvi modal cap a mitjans més sostenibles, com ho és el Programa Superilles que es preveu dur a terme a l'Eixample.

Objectius de l'estudi

- Dimensionar la mobilitat quotidiana de persones en vehicle privat motoritzat amb relació al conjunt de la mobilitat de la ciutat.
- Caracteritzar la mobilitat en vehicle privat a partir d'elements descriptius com el motiu del viatge, el tipus de recorregut, la durada o la distribució horària, entre d'altres.
- Determinar diferents perfils socials d'usuari/ària del vehicle privat.
- Determinar quina part de la mobilitat que actualment es fa en vehicle privat pot tenir una alternativa més sostenible i saludable, i plantejar possibles escenaris d'actuació de canvi modal segons el perfil d'usuari del vehicle privat.
- Analitzar la relació que es dona entre el model urbà, la mobilitat i el comerç urbà a Barcelona.
- Conèixer els hàbits de mobilitat i la percepció dels clients-conductors a l'Eixample amb relació a les futures actuacions previstes en aquest districte.
- Conèixer les necessitats dels establiments comercials de l'Eixample amb relació a l'accessibilitat dels clients i de les mercaderies en vehicle privat (segons diferents eixos urbans d'intervenció i tipologies comercials) i la percepció que tenen amb relació a les futures actuacions previstes al districte.



Imatge 1. Carrer Provença. Font: IERMB

Estructura del document i principals fonts de dades analitzades

L'estudi s'ha estructurat en dos blocs diferenciats.

Part 1: La mobilitat en vehicle privat a Barcelona: caracterització i potencial de traspàs modal

Aquesta primera part analitza, pel conjunt de la ciutat i a l'Eixample, la mobilitat en vehicle privat motoritzat. Addicionalment, analitza per la mobilitat que es dona a tota la ciutat, les alternatives de mobilitat en vehicle privat mitjançant l'assignació dels temps de viatge en mitjans de transport alternatius: a peu, en bicicleta i en transport públic.

Aquest potencial de canvi modal estimat segons el temps de viatge amb altres mitjans de transport, es posa en relació amb una classificació dels i les usuaris/es del vehicle privat. Aquests perfils s'obtenen a partir d'una anàlisi clúster que ajuda a estimar un sostre de canvi modal segons les predisposicions i els tipus de mobilitats diàries. Aquesta anàlisi també permet extreure conclusions sobre quines polítiques de mobilitat poden ser més favorables per a propiciar aquest traspàs modal en funció dels diferents perfils socials.

Principalment, s'utilitzen dades provinents de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (en endavant, EMEF), que és una operació estadística oficial inclosa en el Pla Estadístic de la Generalitat de Catalunya, que promou anualment i ininterrompudament des de l'any 2003 l'Autoritat del Transport Metropolità (en endavant, ATM) i que s'elabora des de l'IERMB. A més d'aportar informació sobre els fluxos de mobilitat, permet fer una anàlisi en detall dels perfils sociodemogràfics (edat, sexe, nivell d'estudis, lloc de residència, percepció dels mitjans de transport, etc.) de les persones usuàries del vehicle privat.

Complementàriament, s'han emprat dades provinents del Ministeri de Transport Mobilitat i Agenda Urbana (en endavant, MITMA), així com, l'eina "Distance Matrix API" de Google que permet estimar temps de viatge en mitjans de transport alternatius al vehicle privat.

El gruix principal de l'anàlisi s'ha situat temporalment en l'escenari anterior a la pandèmia i, per tant, la majoria de dades usades corresponen a l'any 2019. L'EMEF 2020 va copsar molt clarament l'impacte de la covid-19 en la mobilitat de les persones i, en conseqüència, s'ha optat per analitzar un període més semblant al que tenim ja en l'actualitat.

S'ha estructurat en tres apartats:

- Dades globals de mobilitat en dia feiner
- La mobilitat en vehicle privat en dia feiner
- Potencial de traspàs modal cap a la mobilitat activa i transport públic

Part 2: El comerç i la mobilitat en vehicle privat a l'àmbit de la Superilla Eixample Barcelona

Per a elaborar aquesta part, a més dades provinents de l'EMEF 2019 i del Cens d'activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona de l'any 2021 elaborat per l'Ajuntament de Barcelona, s'han dut a terme dues enquestes. La primera s'ha adreçat als/les responsables dels establiments comercials, i l'altre, s'ha adreçat als clients-conductors dels establiments comercials de l'Eixample.

S'ha estructurat en dos apartats:

- Model urbà, mobilitat i comerç: inclou informació de context per a contextualitzar les enquestes que s'han dut a terme. Entre d'altres, inclou una síntesi de les actuacions que es desenvoluparan a l'Eixample, les característiques dels establiments comercials que s'ubiquen al districte, així com el paper del vehicle privat en la mobilitat per compres i oci a l'Eixample.
- El comerç local i l'accessibilitat en vehicle privat a l'Eixample: inclou l'explotació i anàlisi dels resultats de les dues enquestes dutes a terme.

Finalment, s'inclouen les **conclusions** que recull els resultats més destacables, les conclusions i reflexions que es deriven del conjunt de l'estudi.

També s'han inclòs **tres annexos**. En el primer s'explica en més detall la metodologia emprada a la part 1 de l'estudi sobre el potencial de canvi modal a Barcelona. En els dos segons annexos, a més de la fitxa tècnica i dels qüestionaris de les enquestes, s'inclouen les explotacions i anàlisis preliminars que es van dur a terme abans d'extreure'n les conclusions principals recollides a la memòria.

PART I: LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. CANVI MODAL CAP A LA MOBILITAT ACTIVA I TRANSPORT PÚBLIC

1. Dades globals de mobilitat en dia feiner

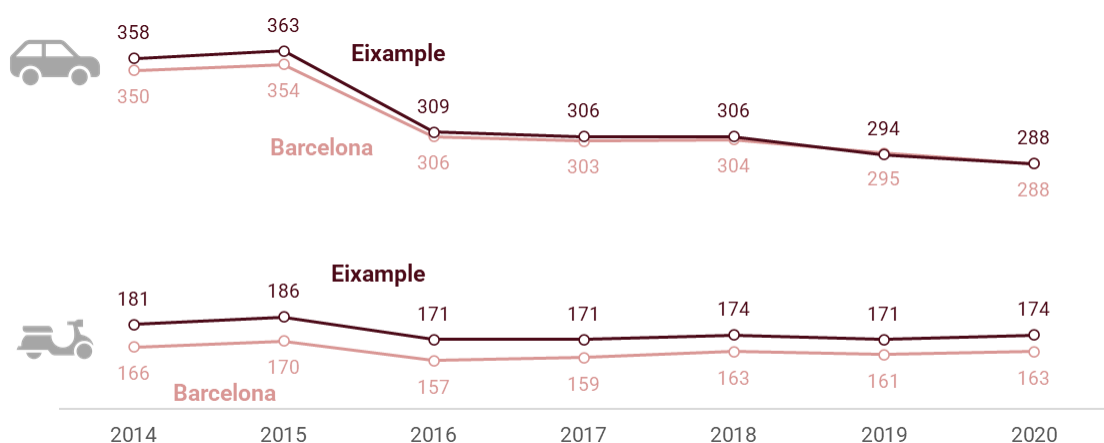
Dades de context

Barcelona compta amb una elevada densitat de població, fet que implica una elevada concentració de població i d'activitats en un espai relativament petit. A l'Eixample aquest tret s'intensifica notablement, ja que és el districte més dens i poblat de Barcelona, amb una proporció de sòl residencial és més alta que al conjunt de la ciutat. A conseqüència d'aquesta centralitat, l'activitat comercial i de serveis de l'Eixample també és superior al pes poblacional del districte. Per contra, aquestes qualitats urbanes impliquen una accentuada escassetat d'espais verds, amb una mitjana de només 2 m² de verd urbà per habitant (Taula 1).

	Barcelona	Eixample
Població	1.660.314	269.349 (16,2% de BCN)
Densitat de població (hab./km ²)	16.420	36.002
Densitat neta (hab./Ha residencial)	607	728
Superfície de sòl residencial	27,1%	49,8%
M ² verd urbà/hab.	7,0	2,0
Renda mitjana per càpita	21.484 €	24.234 €
Locals actius en planta baixa	61.558	14.006 (23% de BCN)

Taula 1. Comparativa de dades urbanístiques clau de Barcelona i l'Eixample. Font: Ajuntament de Barcelona

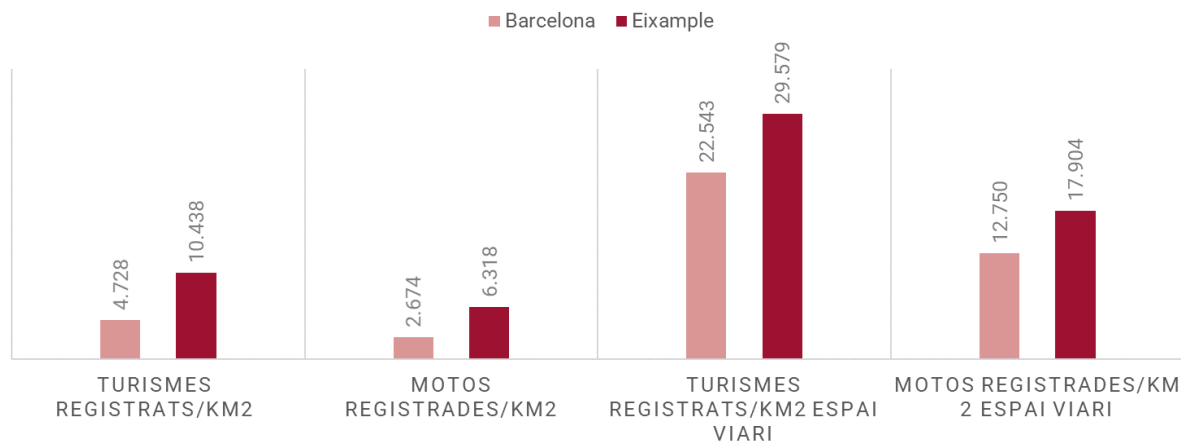
La taxa de motorització de Barcelona (288 turismes/1.000 habitants) és molt inferior a la mitjana estatal (515 turismes/1000 habitants) i europea (525 turismes/1000 habitants), i se situa en valors semblants a la d'altres grans ciutats capdavanteres pel que fa a mobilitat sostenible.



Gràfic 1. Taxa de motorització a Barcelona i l'Eixample. Font: Ajuntament de Barcelona

Contràriament a la taxa de motorització que és baixa, la densitat de vehicles privats registrats a Barcelona és molt elevada. Pel cas de l'Eixample, la densitat de vehicles privats registrats és encara

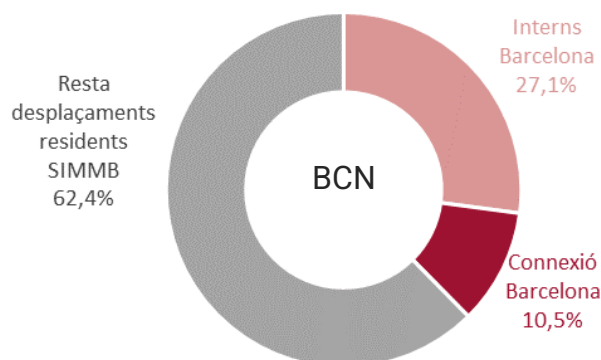
molt superior a la del conjunt de Barcelona. Si només es considera l'espai viari, aquesta diferència es redueix, però continua sent significativa. És important tenir en compte que aquestes dades es refereixen als vehicles registrats a Barcelona/l'Eixample i, per tant, fan referència a la densitat real del trànsit rodant circulant, que inclou vehicles circulants, registrats a l'Eixample o en altres indrets.



Gràfic 2. Densitat de vehicles motoritzats a Barcelona i l'Eixample (Dades: Aj. BCN)

Fluxos geogràfics de mobilitat en vehicle privat

Segons de l'EMEF 2019, diàriament es fan 7,25 milions de desplaçaments amb origen o destinació Barcelona¹, que suposen el 38% dels desplaçaments que fan les persones residents a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (equivalent a la província de Barcelona).



Gràfic 3. Desplaçaments diaris a la província de Barcelona per tipus de flux. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

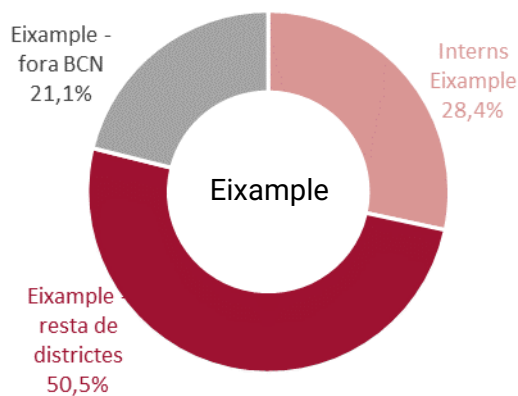
Tipus de flux	Desplaçaments/dia	%
Interns als districtes	2.760.208	38,1%
Connexió entre districtes	2.460.100	34,0%
Barcelona - Resta Primera Corona (i vicev.)	1.112.508	15,4%

¹ Les dades de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) fan referència a la població ≥ 16 anys. Majoritàriament s'exploten els resultats amb independència de la residència, és a dir, considerant la mobilitat de persones residents a l'àmbit de la província de Barcelona que es desplacen a Barcelona. L'EMEF no recull la mobilitat relacionada amb el transport de mercaderies.

Barcelona - Fora Primera Corona (i vicev.)	911.422	12,6%
Total	7.244.238	100,0%

Taula 2. Desplaçaments amb origen o destinació Barcelona per tipus de flux. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

Al districte de l'Eixample s'hi realitzen 2,16 milions de desplaçaments diaris, és a dir, el 30% de la mobilitat total amb origen o destinació Barcelona. Són majoritaris els desplaçaments interns a Barcelona, que suposen gairebé el 80% dels desplaçaments totals realitzats a l'Eixample.



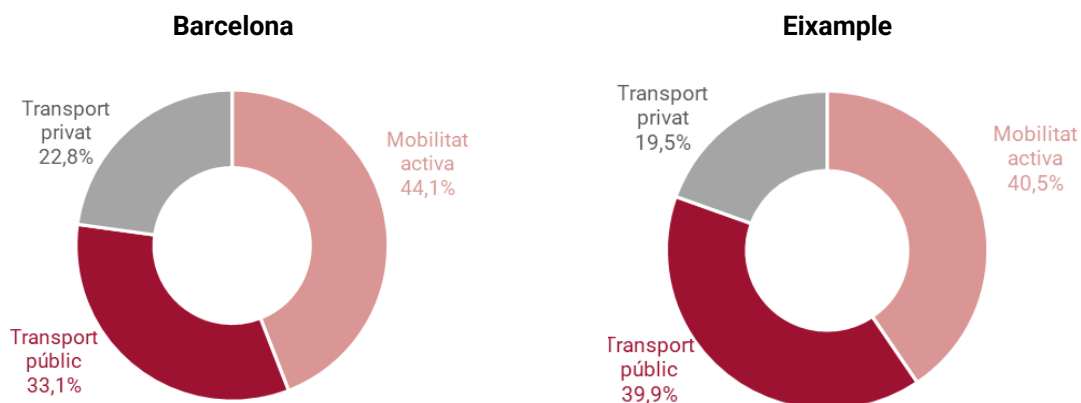
Gràfic 4. Desplaçaments diaris amb origen o destinació a l'Eixample per tipus de flux (EMEF 2019)

Tipus de flux	Desplaçaments/dia	%
Interns Eixample	611.873	28,4%
Eixample- resta Barcelona	1.088.800	50,5%
Eixample - Resta 1a Corona (i vicev.)	239.299	11,1%
Eixample - Fora Primera Corona (i vicev.)	215.922	10,0%
Total	2.155.894	100,0%

Taula 3. Desplaçaments diaris amb origen o destinació a l'Eixample per tipus de flux. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

Mitjans de transport

En termes relatius, tant a Barcelona com a l'Eixample la mobilitat activa i el transport públic són majoritaris en la mobilitat en un dia feiner, superant el 75% de quota modal. El vehicle privat és utilitzat en menor mesura: la seva quota modal se situa en el 23% al conjunt de la ciutat i en el 19% a l'Eixample. No obstant això, en termes absoluts tant la ciutat com l'Eixample sumen una part significativa de la mobilitat en vehicle privat de la població resident a la província de Barcelona.



Gràfic 5. Repartiment modal per a desplaçaments amb origen/destinació Barcelona i Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

	Barcelona		Eixample	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Vianants	2.985.651	41%	809.350	38%
Transport públic	2.395.891	33%	861.139	40%
Bicicleta i VMP	209.511	3%	64.784	3%
Cotxe	1.145.857	16%	246.534	11%
Moto i ciclomotor	448.158	6%	165.521	8%
Altres vehicle privat	59.169	1%	8.564	0%
Vehicle privat	1.653.184	23%	420.620	20%
Total	7.244.237	100%	2.155.893	100%

Taula 4. Desplaçaments diaris amb origen o destinació a Barcelona/l'Eixample segons mitjà de transport. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

Temps percebut dels desplaçaments

El temps mitjà percebut dels desplaçaments amb origen o destinació a Barcelona i l'Eixample és de 26 minuts.

Al conjunt de la ciutat i en els desplaçaments interns, la durada mitjana més elevada recau sobre el transport públic (28 minuts). Els desplaçaments a peu i en moto són els de menor durada (15 minuts en ambdós casos). El cotxe té una durada mitjana percebuda de 20 minuts.

En els desplaçaments interns a l'Eixample, les durades són inferiors, ates que les distàncies a recórrer també són menors.

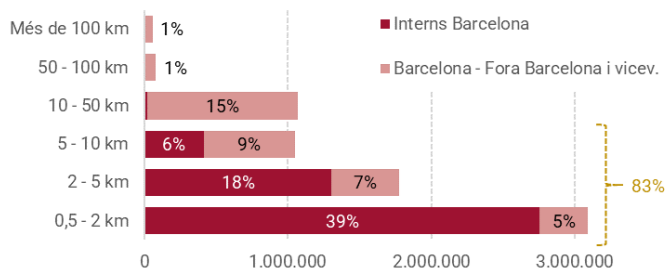
Barcelona	Peu	Bici+VMP	Transport públic	Cotxe	Moto
Interns a Barcelona	15,3	17,5	28,5	19,9	15,4
Barcelona - Resta 1a corona i vicev.	28,5	37,5	40,4	29,0	23,1
Barcelona - Fora 1a corona i vicev.	-	-	69,0	46,6	34,4
Mitjana	15,6	19,8	38,3	32,7	18,8
Eixample	Peu	Bici+VMP	Transport públic	Cotxe	Moto
Interns a l'Eixample	12,1	12,5	22,0	15,8	10,3
Eixample - Resta Barcelona i vicev.	24,7	20,3	28,3	24,1	16,9
Eixample - Resta 1a corona i vicev.			37,0	32,1	22,5
Eixample - Fora 1a corona i vicev.			63,0	51,0	38,8
Mitjana	17,3	18,7	34,1	34,6	17,8

Taula 5. Durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons mitjà de transport i tipus de flux a Barcelona i a l'Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

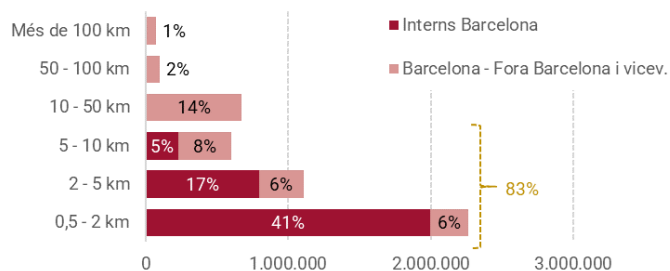
Distància dels desplaçaments

A partir de l'anàlisi de les dades obertes de mobilitat del MITMA procedents de dades de telefonia mòbil, el **Gràfic 6** i **Gràfic 7**, mostren les distàncies mitjanes de desplaçament en dia feiner i festiu a Barcelona i l'Eixample. Tal com s'observa, un 83% dels desplaçaments amb origen o destinació Barcelona són inferiors a 10 km, percentatge que ascendeix fins al 86% en el cas de l'Eixample. Aquestes dades també mostren que el volum total de la mobilitat en dia festiu és un 37% inferior a la mobilitat en dia feiner, però manté la mateixa estructura pel que fa a les distàncies recorregudes.

Desplaçaments en dia feiner

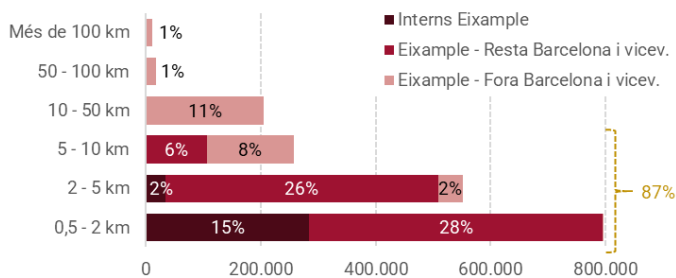


Desplaçaments en dia festiu

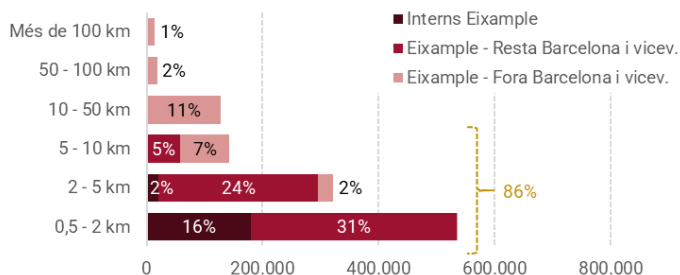


Gràfic 6. Distàncies de desplaçaments amb origen/destinació Barcelona (Dades de la setmana del 14 al 20 de febrer de 2020). Font: IERMB a partir de Open Data Movilidad (MITMA).

Desplaçaments en dia feiner



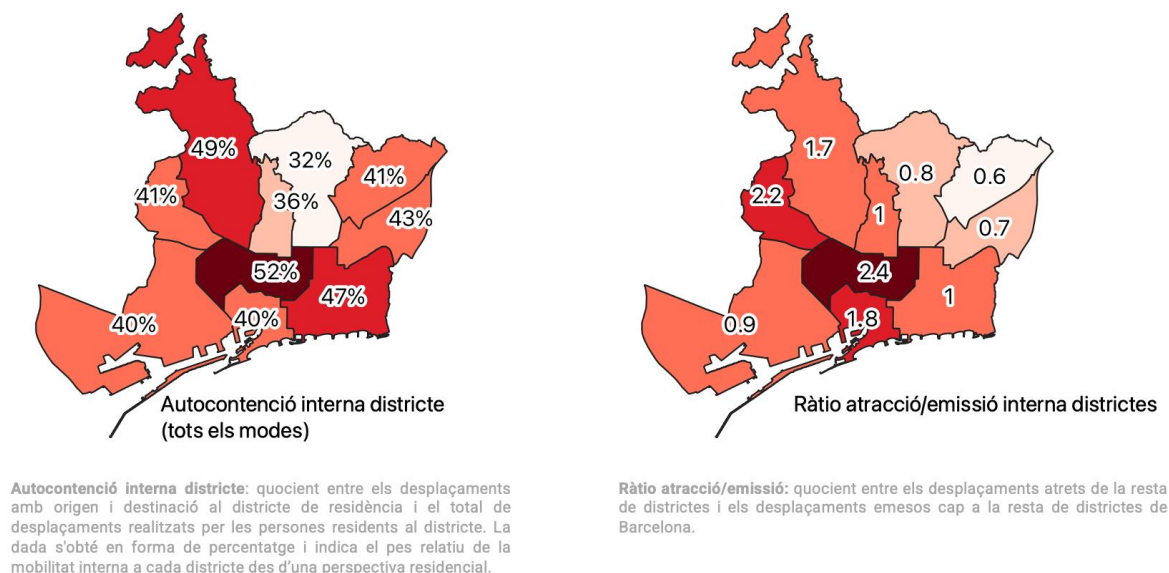
Desplaçaments en dia festiu



Gràfic 7. Distàncies de desplaçaments amb origen/destinació Barcelona (Dades de la setmana del 14 al 20 de febrer de 2020). IERMB a partir de Open Data Movilidad (MITMA).

Autocontenció

L'Eixample és el districte de Barcelona on la mobilitat és més autocontinguda respecte als desplaçaments dels residents del districte. A priori, aquest alt grau d'autocontenció ofereix una oportunitat de cara a potenciar la mobilitat sostenible entre les persones residents del districte. Així mateix, també és el districte que atreu més desplaçaments des d'altres districtes (**Mapa 1**).

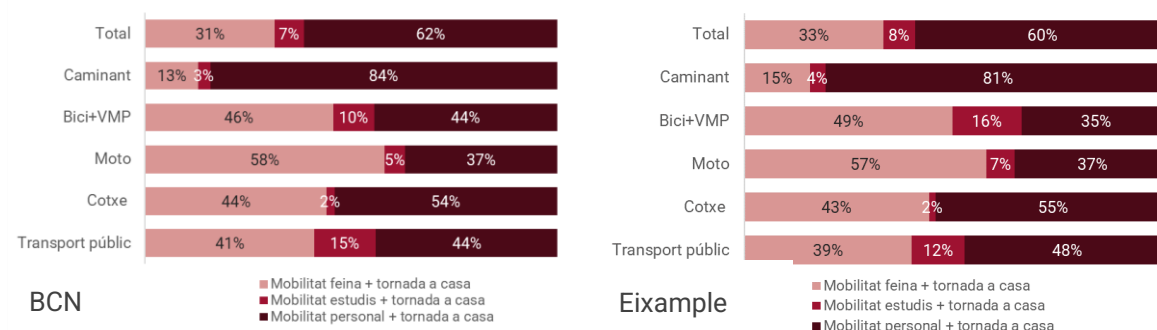


Mapa 1. Autocontenció i ràtio atracció/emissió interna per districtes (EMEF 2019)

Motiu dels desplaçaments

Com s'observa en el gràfic 8, l'ús relatiu de diferents modes de transport a Barcelona està molt relacionat amb el motiu de desplaçament. Així, la majoria de desplaçaments caminant es fan per motius personals, mentre que el transport públic està molt lligat a les activitats per estudis. En el cas del cotxe, hi ha una distribució més equilibrada entre desplaçaments personals i laborals, mentre que en el cas de la moto predominen els desplaçaments per motius laborals. Globalment, la mobilitat personal continua sent predominant (62% a Barcelona i 60% a l'Eixample).

A l'Eixample, les dinàmiques són molt semblants a les del conjunt de la ciutat.

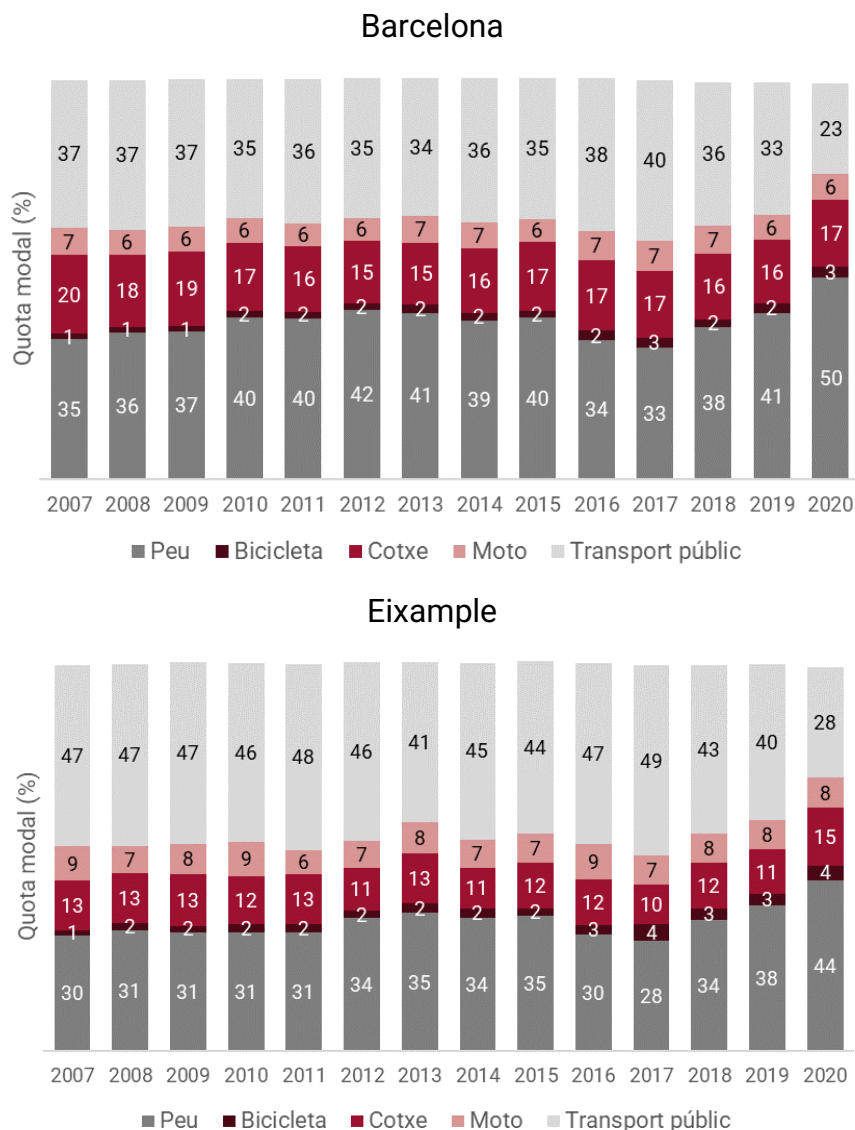


Gràfic 8. Motius i modes de transport per a desplaçaments amb origen o destinació Barcelona/Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

Evolució temporal i impactes en la mobilitat per la pandèmia

En relació amb el conjunt de modes, l'ús del cotxe s'ha reduït lleugerament al llarg els anys, mentre que el de la moto s'ha mantingut essencialment estable. S'ha incrementat gradualment l'ús de la bicicleta, tot i que encara és un mitjà de transport amb poca penetració en la mobilitat quotidiana.

La pandèmia de Covid-19 ha suposat un clar augment de la mobilitat a peu i un menor ús del transport públic, mentre que el cotxe i la moto s'han mantingut a uns nivells similars. Les tendències evolutives de la mobilitat a l'Eixample són similars a la resta de Barcelona, tot i la presència relativa de cada mode és diferent de la del conjunt de la ciutat.



Gràfic 9. Quota modal basada en el total de viatges amb origen/destinació Barcelona/Eixample. Entre 2007-2013 dades dels desplaçaments dels residents a l'RMB; Entre 2014 – 2018 dades dels desplaçaments dels residents a l'STI; Des de 2019 dades dels desplaçaments residents província de Barcelona. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

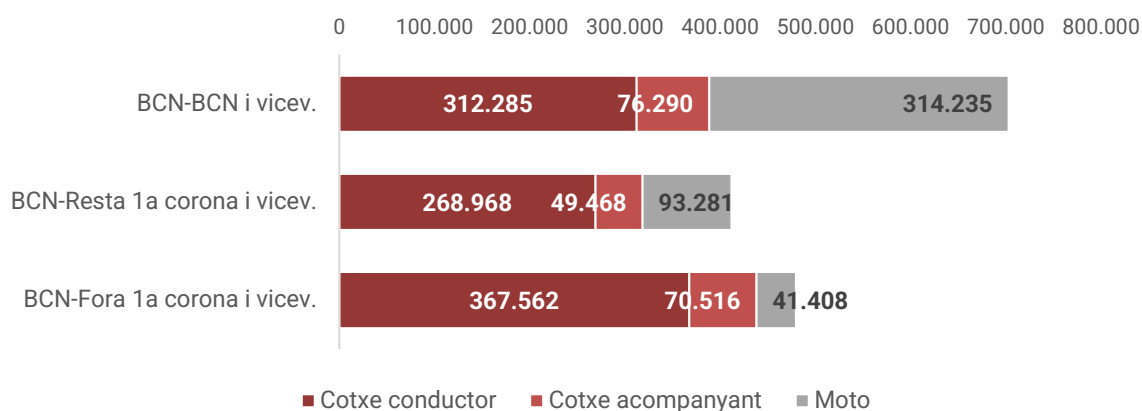
2. La mobilitat en vehicle privat en dia feiner

Com a complement a les dades globals de mobilitat presentades en el capítol anterior, el present apartat centra la seva atenció específicament en l'ús del vehicle privat a Barcelona i l'Eixample. Més específicament, el capítol cobreix els següents temes:

- Dades bàsiques de la mobilitat en vehicle privat en dia feiner a Barcelona
- Diferències en l'ús del vehicle privat per districtes i contextualitzar l'Eixample
- Evolució temporal de la mobilitat en vehicle privat a Barcelona i a l'Eixample: repartiment modal, lloc d'aparcament, etc.
- Característiques de les persones usuàries del vehicle privat i identificació de perfils socials bàsics.

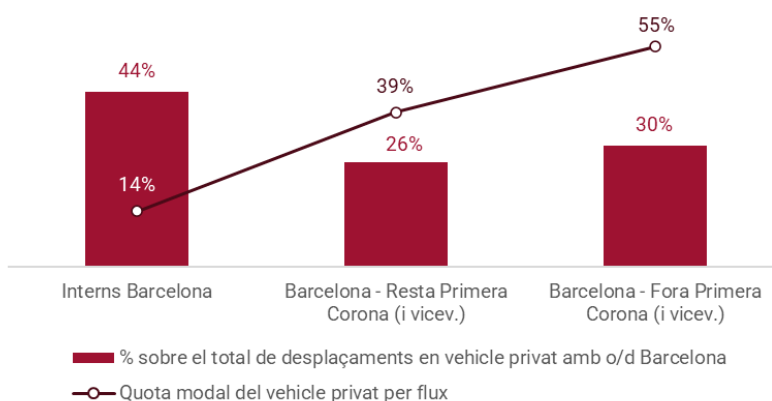
Fluxos geogràfics i pes relatiu del vehicle privat

En nombres absoluts, en un dia feiner es realitzen aproximadament 1.65 milions desplaçaments diaris en vehicle privat amb origen o destinació a la ciutat de Barcelona. En el **Gràfic 10** es mostra com aquests desplaçaments es reparteixen per flux geogràfic i per mode de transport. Del volum total de desplaçaments en vehicle privat amb origen o destinació a Barcelona, el 69% són en cotxe (57% com a conductor i 12% com a acompanyant), 27% en moto (25% com a conductor i 2% com a acompanyant), i 4% en furgoneta o camió.



Gràfic 10. Desplaçaments totals en cotxe/moto amb origen o destinació a Barcelona per flux geogràfic. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

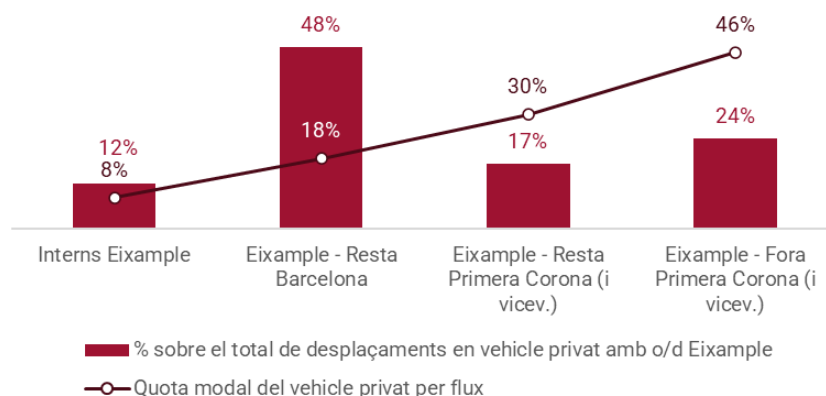
Un tret molt important de la mobilitat en vehicle privat a l'àmbit barceloní és que la seva quota modal és reduïda per als desplaçaments interns a la ciutat (14%), però molt més alta per als desplaçaments de connexió amb altres àmbits (46%). Malgrat la seva quota modal reduïda, l'alt volum de desplaçaments interns (en comparació amb desplaçaments de connexió) fa que aquests suposin un 44% (723.169) del total de desplaçaments en vehicle privat a Barcelona, tal com mostra el **Gràfic 11**.



Gràfic 11. Quota modal i pes relatiu dels desplaçaments en vehicle privat amb o/d Barcelona per flux geogràfic. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

En conseqüència, tot i que els desplaçaments en connexió entre Barcelona i altres àmbits són una mica més nombrosos que els desplaçaments interns a Barcelona, els desplaçaments interns a Barcelona constitueixen una part molt important (més del 40%) del total de desplaçaments en vehicle privat amb origen o destinació a la ciutat. Aquests resultats suggereixen que – almenys en principi – **una part molt rellevant dels desplaçaments en vehicle privat a Barcelona podria realitzar-se fent servir modes actius o transport públic.**

En el cas de l'Eixample, s'hi fan diàriament **420.617 desplaçaments en vehicle privat**. En comparació amb el conjunt de Barcelona, la proporció de desplaçaments amb origen i destinació a la mateixa ciutat és encara més elevat i arriba al 60% dels desplaçaments totals a l'Eixample.



Gràfic 12. Quota modal i pes relatiu dels desplaçaments en vehicle privat amb o/d Eixample per flux geogràfic. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

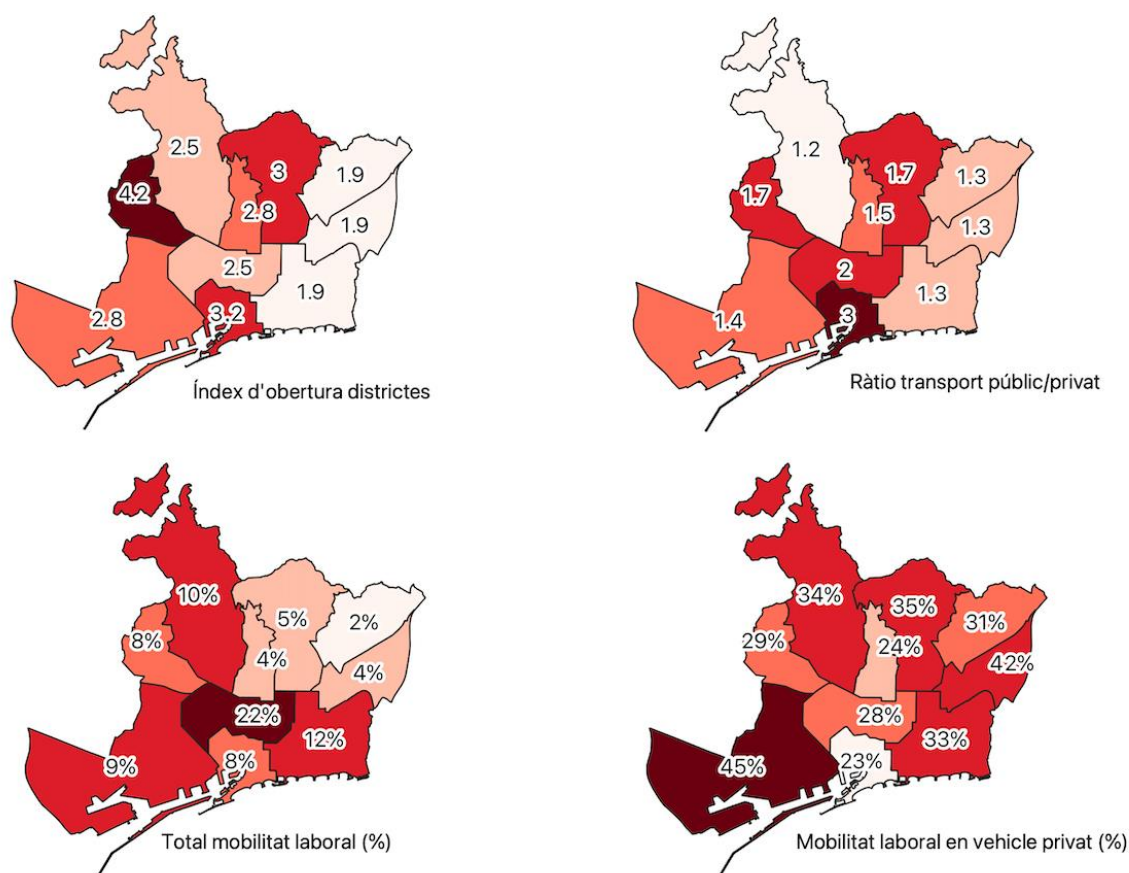
Si s'observen els municipis des dels quals hi ha la majoria de connexions de fora de la ciutat, es constata com els municipis més propers a la ciutat i de major nombre d'habitats, com l'Hospitalet de Llobregat i Badalona capten la majoria de fluxos, tant en cotxe com en moto. També s'observen connexions en vehicle privat notables des del municipi de Sant Cugat del Vallès.

Municipi origen/destinació	Percentatge sobre total de desplaçaments en cotxe amb o/d Barcelona
Barcelona	67%
Badalona	2%
Hospitalet de Llobregat	2%
Sant Cugat del Vallès	2%
Sant Just Desvern	1%
Sant Boi de Llobregat	1%
Cerdanyola del Vallès	1%
Sant Adrià de Besòs	1%
Santa Coloma de Gramenet	1%
Terrassa	1%
Municipi origen/destinació	Percentatge sobre total de desplaçaments en moto amb o/d Barcelona
Barcelona	85%
Hospitalet de Llobregat	3%
Badalona	1%

Taula 6. Principals municipis d'origen i/o destinació dels desplaçaments amb cotxe i moto des de/cap a Barcelona. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

Pel que fa al cotxe, la seva quota modal tendeix a augmentar a mesura que ens allunyem del centre de la ciutat (Ciutat Vella i Eixample); entre els residents de la ciutat, el seu ús tendeix a ser més elevat als districtes més muntanyosos de la ciutat, a on els desplaçaments també presenten un major grau d'autocontenció municipal. Encara que les tendències són parcialment similars **en el cas de la moto, destaca al seu major ús al centre de la ciutat i a l'Eixample en particular**, així com l'alt grau d'autocontenció municipal dels desplaçaments en moto a la majoria de districtes.

Tal com mostra el **Mapa 3**, l'índex d'obertura també varia força segons districte, situant-se en valors mitjans en el cas de l'Eixample. Així mateix, l'ús relatiu del transport públic és elevat a l'Eixample, només superat per ciutat Vella en aquest aspecte. Mentre que l'Eixample és el districte on la mobilitat laboral (anada i tornada a la feina) té un major pes relatiu, l'ús del vehicle privat per aquest motiu és inferior a la mitjana de la ciutat, tendència que es pot atribuir a la centralitat i bona provisió de transport públic del districte.

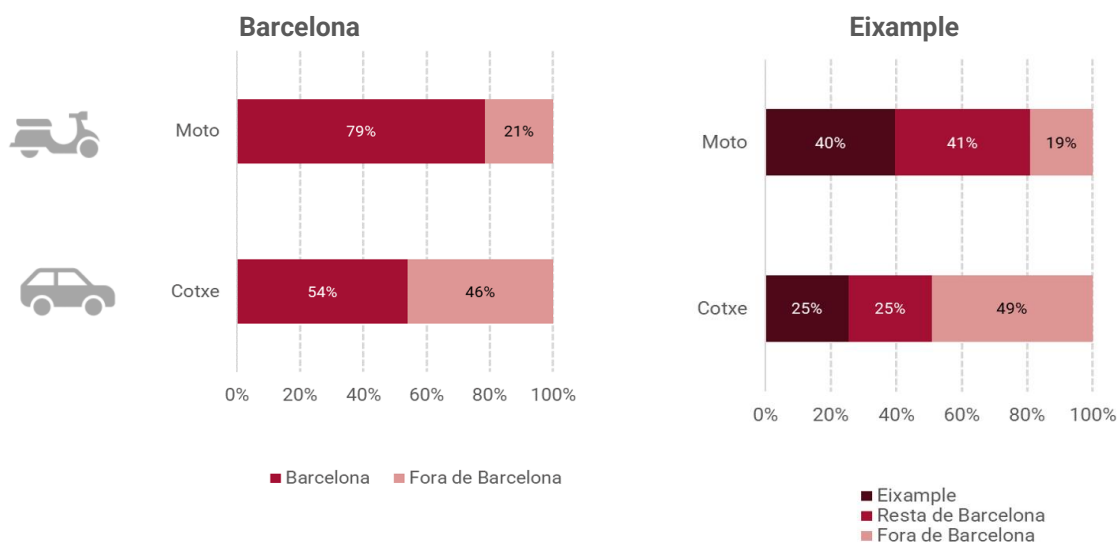


Mapa 3. Indicadors de mobilitat rellevants per districtes. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

NOTA. L'Índex d'obertura (IO) és el quocient entre els desplaçaments de connexió (origen o destinació al districte) i els desplaçaments interns (origen i destinació al districte). Valors inferiors a 1 indiquen que la mobilitat interna té un major pes relatiu (territori tancat) i valors superiors a 1 indiquen que la mobilitat de connexió té un major pes relatiu (territori obert).

Lloc de residència

La majoria de les persones que fan desplaçaments en vehicle privat amb origen o destinació a Barcelona també són residents de la ciutat. **Més de la meitat dels desplaçaments en cotxe des de/cap a Barcelona són realitzats per barcelonins; en el cas de la moto, aquesta xifra augmenta fins a més del 75%.** En el cas del cotxe, els residents de fora de la primera corona són responsables d'una major proporció de desplaçaments que els de la primera corona (a on la major oferta de transport públic es tradueix en un menor ús del cotxe). A l'Eixample, els valors són similars als del conjunt de la ciutat; també s'observa que una part notable de la mobilitat privada està feta per persones residents d'altres districtes (especialment en el cas de la moto).

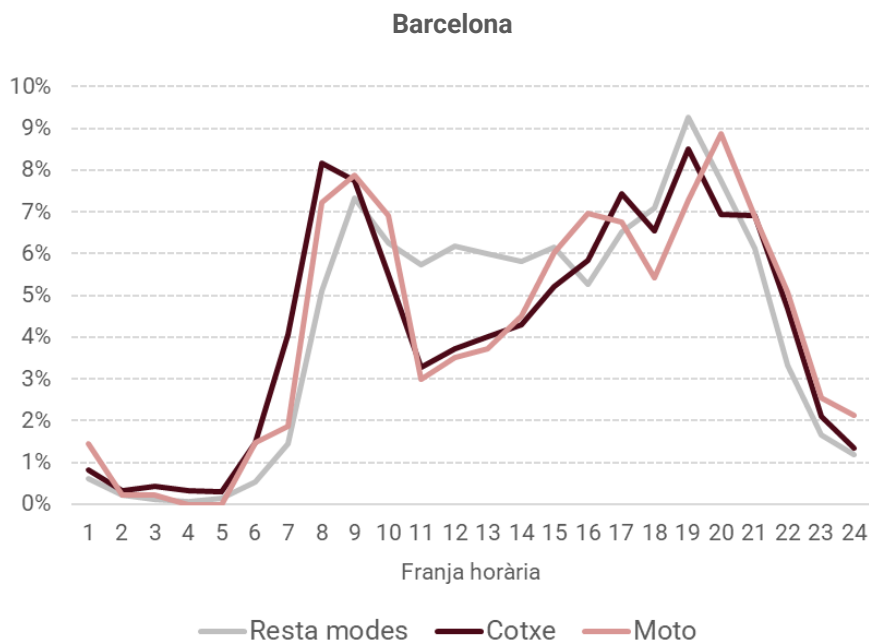


Gràfic 13. Residència de les persones que es desplacen en vehicle privat a Barcelona/Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

Perfil horari i temps de desplaçament

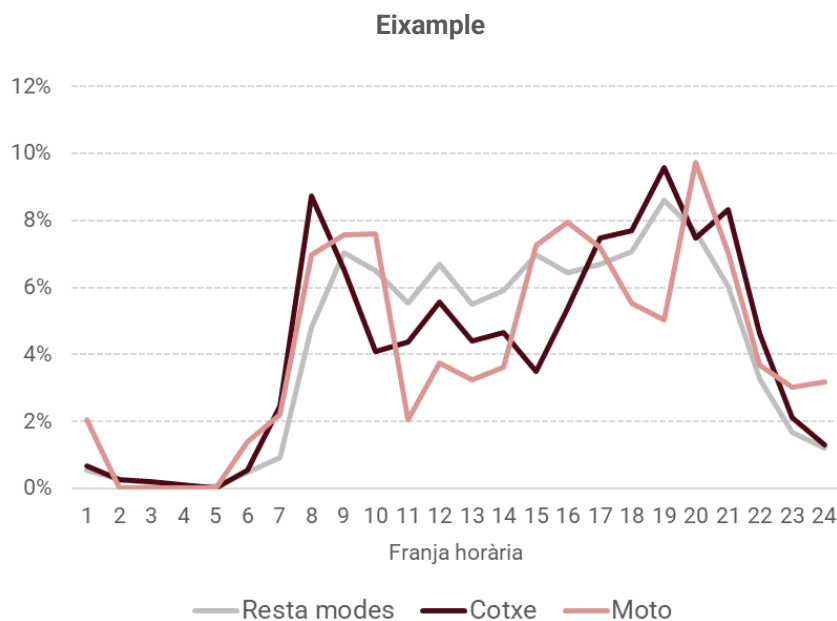
El perfil horari dels desplaçaments amb origen o destinació a Barcelona és força similar per al cotxe i la moto, tot i que el volum total de desplaçaments és molt superior en el primer cas. Les dues puntes diàries se situen entre les 7-8 del matí i 6-7 de la tarda. L'hora punta del matí està concentrada en una franja horària més estreta que la de la tarda.

La resta de modes de transport que inclou principalment el transport públic i la mobilitat activa té unes puntes horàries menys accentuades.



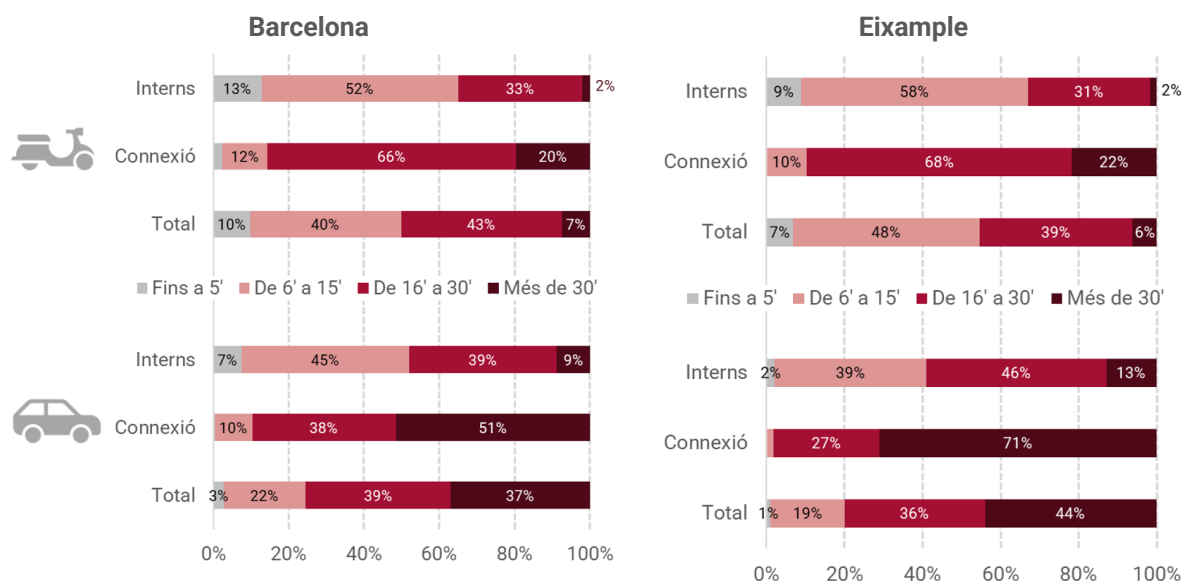
a

Gràfic 14. Perfil horari dels desplaçaments en cotxe/moto amb origen o destinació a Barcelona. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)



Gràfic 15. Perfil horari dels desplaçaments en cotxe/moto amb origen o destinació a l'Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

La majoria dels desplaçaments interns a la ciutat en moto són inferiors als 15 minuts (65% a Barcelona i 67% a l'Eixample). Els desplaçaments amb cotxe de connexió amb l'Eixample són majoritàriament superiors als 30 minuts (71%), mentre que amb moto aquest percentatge es redueix notablement (22%).

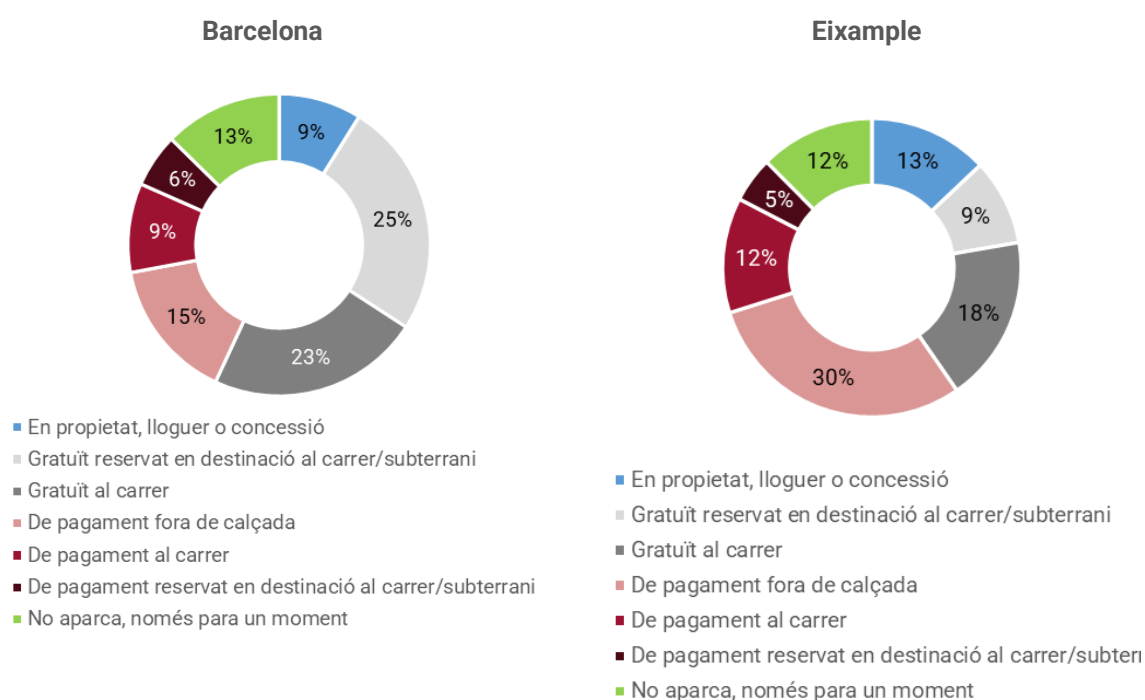


Gràfic 16. Distribució desplaçaments en cotxe/moto segons interval de durada amb origen o destinació Barcelona/l'Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

Aparcament

En el 48% dels desplaçaments en cotxe i en destinació Barcelona (sense considerar les tornades a casa) l'aparcament es fa de forma gratuïta, sigui al carrer o en espais reservats en destinació. El 39% es fan en operacions de pagament, ja sigui en aparcaments de propietat, lloguer o de concessió, en aparcaments de pagament o bé al carrer.

Al districte de l'Eixample, l'aparcament gratuït en cotxe descendeix fins al 27%, mentre que el de pagament puja fins al 60%. En aquest espai augmenta lleugerament l'aparcament en propietat, lloguer o concessió (13%).

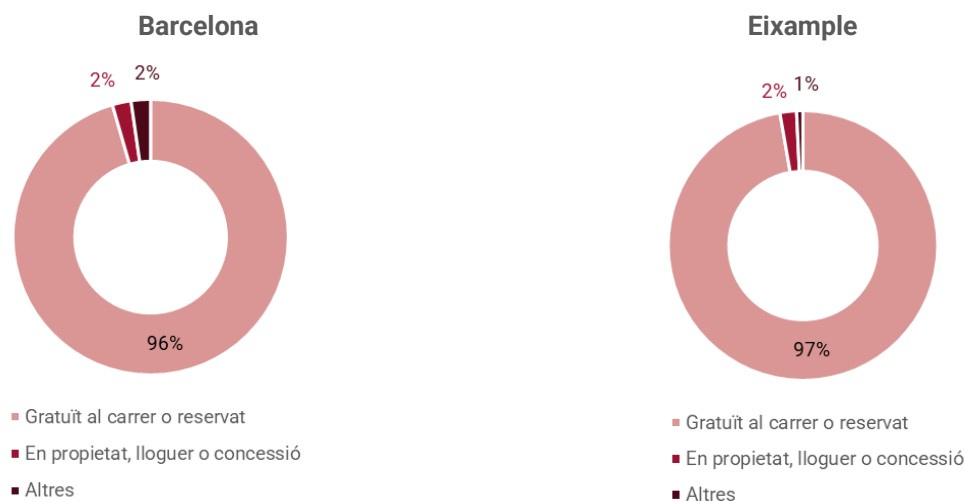


Gràfic 17. Tipus d'aparcament per a desplaçaments en cotxe amb destinació Barcelona/Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: no s'inclouen els desplaçaments de tornada a casa

Aparcament en cotxe	Barcelona	Eixample
Gratuït	48%	27%
Pagament	30%	47%
En propietat, lloguer o concessió	9%	13%
No aparca, para un moment	13%	12%

Taula 7. Mobilitat en cotxe amb destinació Barcelona/Eixample, segons gratuïtat de l'aparcament. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: l'aparcament gratuït al carrer a l'Eixample en cotxe correspon a operacions d'aparcament entre les 20h i les 8/9h del matí que en dia feiner és gratuït. A més a més, en aquest horari també es pot fer ús de places de càrrega i descàrrega, així com d'alguns carrils multi-ús.

Pel que fa a les motos, la majoria aparquen gratuïtament al carrer, tant al conjunt de la ciutat com al districte de l'Eixample.



Gràfic 18. Tipus d'aparcament per a desplaçaments en moto amb destinació Barcelona/Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM) NOTA: no s'inclouen els desplaçaments de tornada a casa

3. Potencial de traspàs modal cap a mobilitat activa i transport públic

Recentment, la qüestió del canvi modal s'ha anat fent més present en la literatura científica (Vedagiri i Arasan, 2009; Rubens, Gosling and Moch, 2011; Rocci, 2015; Conti, 2016) i moltes administracions locals arreu del món estan plantejant la posada en marxa de noves polítiques públiques per assolir un canvi dels hàbits dels automobilistes. Entre d'altres, a partir de la reducció dels preus del transport públic per a afavorir l'ús, la implementació de zones de baixes emissions per a prohibir l'accés dels vehicles que contaminen més, la creació de peatges urbans per dissuadir una part de la població l'entrada al centre de les ciutats, el disseny d'entorns urbans més pacífics, etc.

De fet, el traspàs modal cap a la mobilitat activa i/o al transport públic es veu com una manera factible i ràpida d'adaptar la mobilitat urbana a les noves condicions que ens imposa el canvi climàtic o també, per a reduir els problemes sobre la salut humana que genera la baixa qualitat de l'aire o el soroll del trànsit a l'ambient urbà. Tanmateix, per aconseguir que un percentatge elevat de la població iniciï aquest traspàs modal, cal generar les condicions per facilitar aquest canvi. Aspectes com els horaris laborals, el nombre de persones de les llars i el treball domèstic que implica, la capacitat econòmica, la localització dels llocs de residència i dels llocs de treball, l'accessibilitat a la xarxa de transport públic, la seguretat de la infraestructura pedalable, les preferències o predisposicions individuals, són entre altres aspectes que impacten en l'elecció modal. En aquest context, el canvi modal depèn de múltiples elements sent, per tant, un canvi d'hàbits que no sempre és fàcil de dur a terme, ja que no tothom té les mateixes capacitats, opcions o predisposicions per deixar, d'un dia a l'altre, d'utilitzar un vehicle privat per agafar un metro, un autobús o una bicicleta.

L'objectiu d'aquesta part és, a partir de diferents hipòtesis, quantificar el potencial de traspàs modal cap a la mobilitat activa i/o al transport públic per a una població que fan desplaçaments amb vehicles privats que es mouen a la ciutat de Barcelona. Aquest exercici ofereix la possibilitat d'orientar les polítiques públiques de demà en favor del canvi modal.

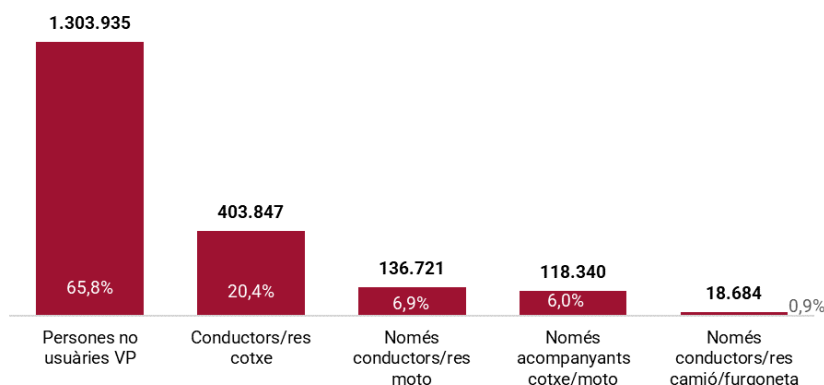
Per començar, a continuació es fa una descripció de les característiques bàsiques d'aquesta població que es desplaça en vehicle privat a Barcelona.

Caracterització bàsica de les persones usuàries del vehicle privat a Barcelona

Una anàlisi complementària a la qual s'ha fet fins ara, consisteix a observar el perfil sociodemogràfic de les persones que es desplacen en vehicle privat a la ciutat, que són les persones que, com s'ha vist, fan 1,6 milions de desplaçaments diaris a la ciutat³. Per fer-ho, i per tal de veure el pes que representen sobre el total de persones que es mouen per la ciutat, s'ha segmentat la població mòbil en dos grups:

- a) **Persones usuàries del vehicle privat:** fan almenys un desplaçament al dia amb un mitjà de transport privat amb origen o destinació Barcelona. Aquestes persones poden fer al mateix temps desplaçaments en mobilitat activa o en transport públic:
 - **Conductors/res de cotxe:** fan almenys un desplaçament en cotxe conductor amb origen o destinació BCN (pot incloure al mateix temps conductors d'altres mitjans privats o desplaçaments com a acompanyants).
 - **Només conductors/res de moto:** fan desplaçaments com a conductor de moto en desplaçaments amb origen o destinació BCN, però no en fa en cap altre mitjà de transport privat
 - **Només acompanyants de cotxe o de moto:** fan només desplaçaments com a acompanyants cotxe i de moto (dintre del vehicle privat) desplaçaments amb origen o destinació BCN.
 - **Només conductors/res de furgoneta/camió:** fan només desplaçaments amb furgoneta/camions (no desglossat si conductor o acompanyant) dintre del vehicle privat, desplaçaments amb origen o destinació BCN.
- b) **Persones no usuàries del vehicle privat:** fan desplaçaments amb modes actius o en transport públic amb origen o destinació Barcelona i no fan cap desplaçament en vehicle privat.

De les 1,99 milions de persones que es mouen per la ciutat en un dia feiner, un **34% es mouen en vehicle privat (677.591)**, sent majoritàries les persones que es desplacen per la ciutat caminant, en bicicleta, en patinet o en transport públic (66%).



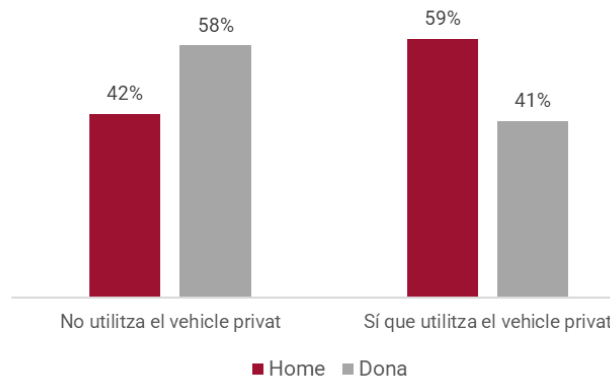
Gràfic 19. Distribució de la població mòbil amb origen o destinació Barcelona segons els mitjans de transport.

Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM).

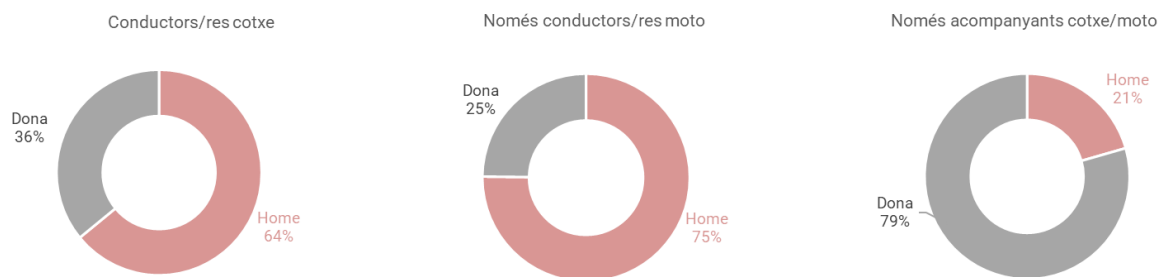
³ Persones residents a l'àmbit SIMMB o província de Barcelona que tenen 16 anys o més.

En funció del sexe, es constata com els homes augmenten la participació en els desplaçaments en vehicle privat (59%). Contràriament, les dones són majoritàries en la mobilitat de les persones que es desplacen en transport públic i en modes actius (58%).

Segons el mitjà de transport, s'observen diferències notables, sent els homes principalment conductors de moto o de cotxe, mentre que les dones destaquen més com a acompanyants de cotxe i de moto.



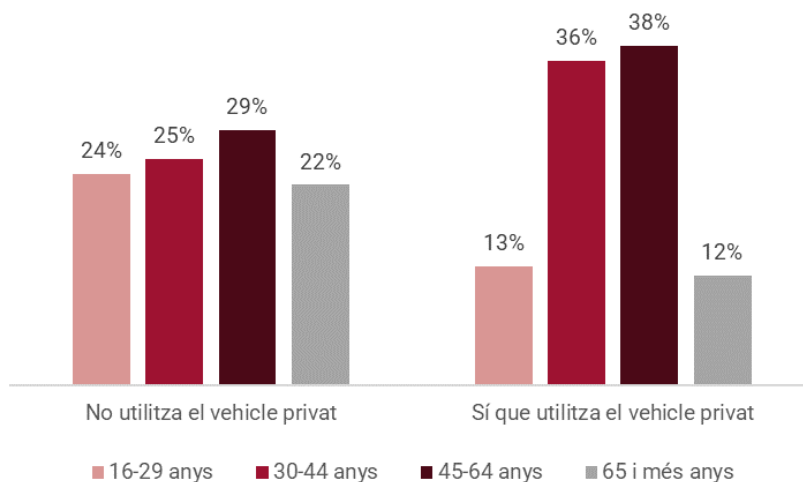
Gràfic 20. Distribució de les persones mòbils amb origen o destinació Barcelona segons si són o no són usuàries del vehicle privat, segons sexe. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM).



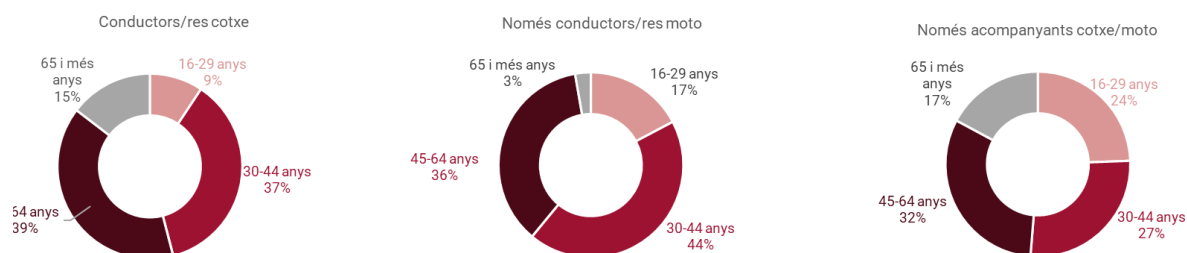
Gràfic 21. Distribució de les persones mòbils usuàries del vehicle privat amb origen o destinació Barcelona, segons sexe i mitjà de transport. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: pel baix nivell de mostra estadística, els conductors/res de camió/furgoneta no s'han inclòs.

Entre la població usuària del vehicle privat en els desplaçaments a Barcelona hi estan representats principalment les persones d'entre 30 a 64 anys. Les persones joves o les de més edat hi participen en menor mesura.

El perfil de persona que condueix una moto és més jove que el que fa servir un cotxe com a conductor, mentre que entre les persones que només es desplacen com a acompanyants, hi ha una proporció major de persones de 16 a 29 anys i de més de 65 anys.



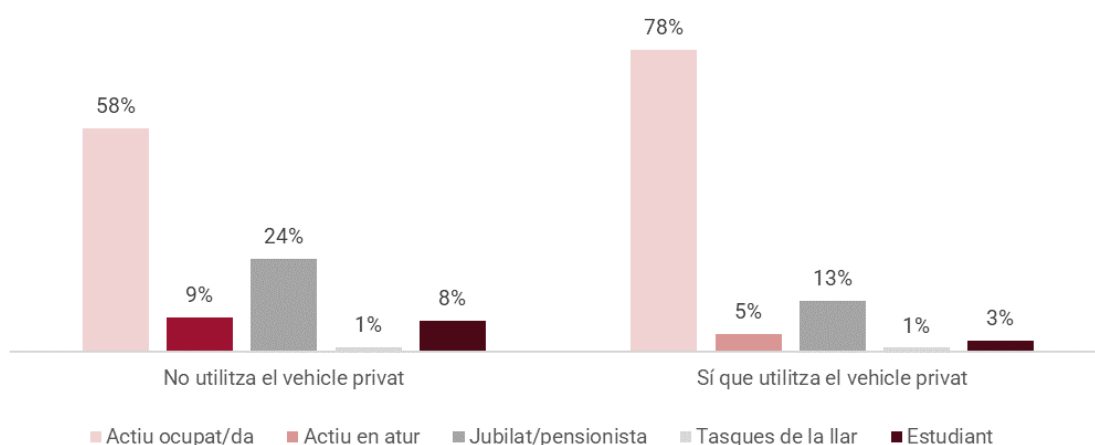
Gràfic 22. Distribució de les persones mòbils amb origen o destinació Barcelona segons si són o no són usuàries del vehicle privat, segons edat. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM).



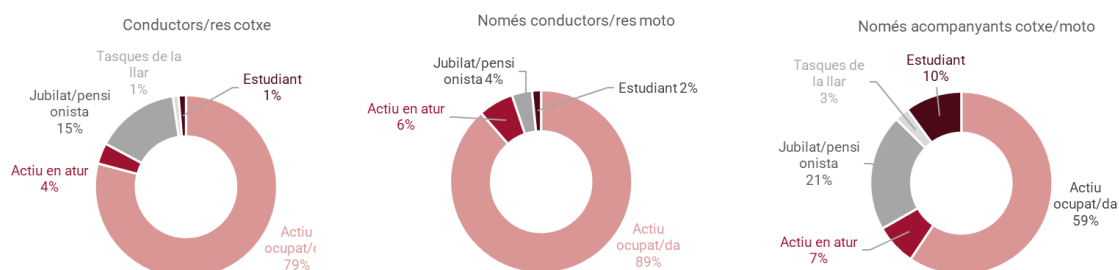
Gràfic 23. Distribució de les persones mòbils usuàries del vehicle privat amb origen o destinació Barcelona, segons edat i mitjà de transport Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: pel baix nivell de mostra estadística, els conductors/res de camió/furgoneta no s'han inclòs.

Segons la situació professional, les persones usuàries del vehicle privat són majoritàriament persones actives ocupades (78%). Aquesta xifra descendeix fins al 58% entre les persones es mouen en modes actius o en transport públic i que no utilitzen un vehicle privat.

Segons els mitjans de transport privats, s'observen algunes diferències. Entre els conductors/res de moto, augmenta encara més la participació de les persones actives ocupades i en situació d'atur i disminueixen les que estan jubilades o són pensionistes. Entre els/les acompanyants, augmenten tots els perfils a excepció dels actius ocupats que redueixen notablement la seva participació fins al 59%.



Gràfic 24. Distribució de les persones mòbils amb origen o destinació Barcelona segons si són o no són usuàries del vehicle privat, segons situació professional. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM).



Gràfic 25. Distribució de les persones mòbils usuàries del vehicle privat amb origen o destinació Barcelona, segons situació professional i mitjà de transport. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: pel baix nivell de mostra estadística, els conductors/res de camió/furgoneta no s'han inclòs.

Anàlisi clúster i descripció dels perfils d'usuari/a del vehicle privat

Síntesi de la metodologia

En aquest exercici, com es fa en altres articles de la recerca internacional (Vedagiri and Arasan, 2009; Batty, Palacin and González-Gil, 2015; Ma et al., 2020), s'ha considerat que un desplaçament en vehicle privat en context urbà és potencialment intercanviable amb un desplaçament en transport públic i/o en un desplaçament bicicleta. A continuació s'expliquen els passos i una síntesi de la metodologia emprada, la qual queda recollida de forma ampliada a l'Annex 1.

En primer lloc, s'ha fet una **selecció dels desplaçaments que poden passar del vehicle privat cap a la mobilitat activa i/o al transport públic**. Així, a partir de la base de dades de l'EMEF 2019, s'han seleccionat els desplaçaments fets per les persones que s'han descrit en el punt anterior (usuàries del vehicle privat que en un dels seus desplaçaments diaris es mou amb un vehicle privat a la ciutat). Com s'ha dit, es tracta de desplaçaments que connecten Barcelona amb un altre municipi de Catalunya o bé desplaçaments interns a Barcelona.

Típus de desplaçament	n	N	%
Connexió a Barcelona	1.834	921.570	57
Interns a Barcelona	1.143	697.376	43
Total	2.977	1.618.946	100

Taula 8. Total dels desplaçaments que trepitjant Barcelona en vehicles privats.

Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM).

A continuació, per a estimar si és possible demanar a aquestes persones si estan disposades a deixar als seus hàbits de mobilitat quotidiana per utilitzar el transport públic, la bicicleta o anar caminant, s'ha estudiat el seu perfil i les seves pràctiques de mobilitat. Aquests perfils s'han obtingut a partir d'una anàlisi clúster per determinar els individus que pertanyen a cada grup. Prèviament, s'ha elaborat una **anàlisi de components principals (ACP)** per determinar quins són els factors en què es consoliden les variables originals.

Aquesta anàlisi clúster ajuda a reduir els casos (en aquest cas les persones) d'una manera significativa. Els casos, és a dir, les observacions i aquí més precisament les persones, es classifiquen en grups relativament homogenis segons les components descrites en l'ACP.

A l'Annex 1, s'explica pas a pas la metodologia emprada per a l'elaboració dels perfils d'usuaris/es del vehicle privat.

Descripció general dels clústers

Una vegada obtinguts i descrits els clústers anteriors, s'identifiquen els següents 5 grups que s'observen a la següent taula. A partir d'aquests grups i de les seves descripcions es pot iniciar diverses reflexions en relació amb el traspàs modal de cadascun.

Perfils del clúster	n	N	%
Acompanyant de vehicle privat	120	54.761	8
Automobilista captiu	452	209.780	31
Automobilista urbà	240	143.554	21
Motorista convençut	241	146.076	22
Usuari/a multimodal	188	111.032	16
NA ⁴	22	12.387	2
Total	1.263	677.591	100

Taula 9. Persones que es desplacen a Barcelona amb vehicle privat segon el perfil del clúster.

Acompanyants de vehicle privat

Els acompanyants de vehicles privats són persones que utilitzen el vehicle privats per a desplaçar-se, però no són els conductors. En general, el tipus de vehicle privat que fan servir són més aviat cotxes que motos, i són persones que tenen una satisfacció alta sobre l'ús del vehicle privat. A més a més, és un dels perfils amb un ús del transport públic més elevat en la resta de la seva mobilitat diària.

Automobilista captiu

Els automobilistes captius són persones que es desplacen bastant en cotxe i poc en transport públic. Una part important d'ells té accés a un aparcament gratuït pel seu cotxe. Aquest grup també té una satisfacció alta sobre l'ús del vehicle privat.

Automobilista urbà

Els automobilistes urbans són persones que es desplacen bastant en cotxe, però atès que majoritàriament són residents de municipis on hi ha una parada de metro, de tant en tant, també es desplacen en transport públic.

Motorista convençut

Els motoristes convençuts són l'únic grup que es desplaça en moto i observem que l'ús de la moto és bastant alt en comparació amb altres mitjans de transport. A més a més, els motoristes convençuts són un dels grups amb ús de transport públic més baix en comparació amb altres perfils del clúster.

Usuari/a multimodal

Els usuaris/es multimodals són el grup més polivalent d'aquesta població de persones que es mouen a Barcelona en vehicles privat. El seu ús del cotxe és el més moderat de tots, tant com conductors com acompanyants (i tampoc utilitzen la moto pels seus desplaçaments diaris). Una gran part dels seus desplaçaments els fan en transport públic, de manera que el vehicle privat l'utilitzen puntualment.

⁴ Persones que no s'han pogut classificar dins de un dels 5 perfils del clúster.

Amb l'objectiu de conèixer els perfils dels clústers, s'han analitzat les característiques de les persones que es desplacen en vehicle privat a Barcelona.

a) Descripció sociodemogràfica dels clústers

Quan observem la distribució del sexe per a cada categoria del clúster, podem distingir dos grups: els automobilistes captius, els automobilistes urbans i els motoristes convençuts són la gran majoria homes (respectivament 63%, 68% i 76%), quan 75% dels acompanyants de vehicle privat són dones i 62% dels usuaris/es multimodals.

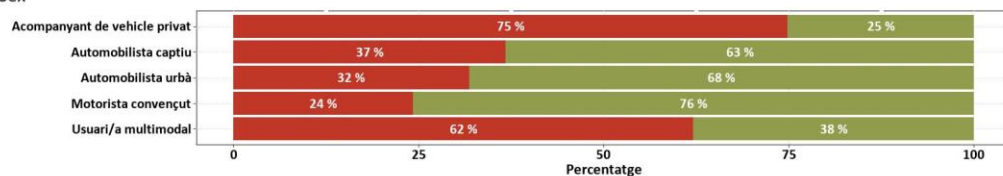
Segons l'edat, aquests dos darrers perfils del clúster també destaquen, i més especialment els acompanyants del vehicle privat, per tenir la proporció més gran del grup dels joves (16-29 anys) i de gent més gran (de 65 i més). Pels automobilistes captius, els automobilistes urbans i els motoristes convençuts, més de 80% tenen entre 30 i 64 anys. Quan associem aquesta variable de l'edat amb la situació laboral, s'observen resultats consistents. Malgrat que en els cinc perfils la majoria de les persones són actives ocupades, són els perfils dels acompanyants de vehicle privat i de les usuàries multimodal que sumen situacions laborals més heterogènies: 43% dels acompanyants de vehicle privat són o actius en atur, o prejubilats, o jubilats/pensionistes, o persones que fan les tasques de la llar o estudiants.

Sobre la distribució de la renda de l'àmbit de residència dels perfils del clúster⁵, són els acompanyants de vehicle privat els que s'assemblen més a la distribució de la renda de la població general. Per a la resta de grups, excepte pels usuaris multimodals, en general, hi ha més població que viu en entorns més benestants, i per tant, tenen major capacitat econòmica per mantenir pagant desplaçaments amb costos superiors.

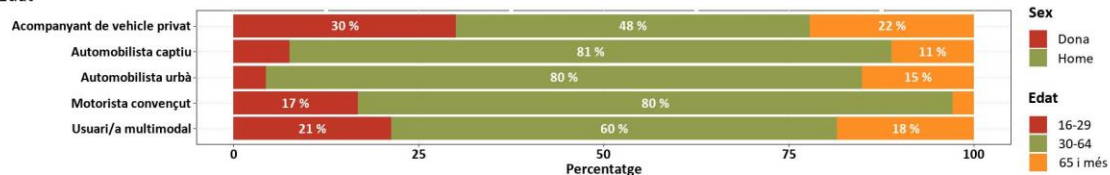
Un altre paràmetre rellevant a considerar té a veure amb el lloc de residència. Aquí es poden destacar dos grups. Per una banda, el grup de persones que viuen a Barcelona o a prop de Barcelona (els automobilistes urbans, els usuàries multimodals i els motoristes convençuts) i per altra, un grup de persones que fan desplaçaments de major distància per arribar a Barcelona (els automobilistes captius i els acompanyants de vehicle privat). Per exemple, 69% dels automobilistes captius i el 66% dels acompanyants de vehicle privat no viuen a Barcelona. Pels altres perfils, el 70% són residents de la ciutat central. A l'hora de decidir polítiques a favor del canvi modal, no és el mateix afectar a persones que venen de lluny, pot ser per una visita puntual, que una població que viu a Barcelona i que té una alternativa en bicicleta o en transport públic per realitzar el seu desplaçament.

⁵ En l'enquesta de l'EMEF 2019, no es va demanar directament la renda de la persona entrevistada o de la seva llar. Per això, s'ha assumit la renda per unitat de consum mitjana de la secció censal de residència de cada individu, a partir d'imputar aquest valor procedent de l'*Atles de distribució de renda de les llars de l'any 2019 (INE)*

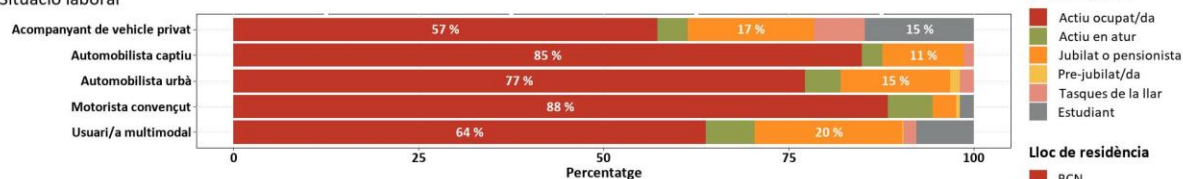
Sex



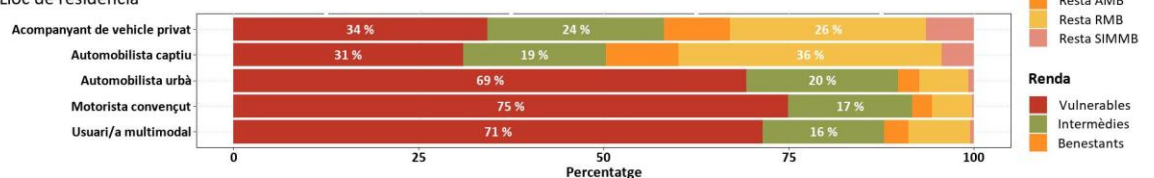
Edat



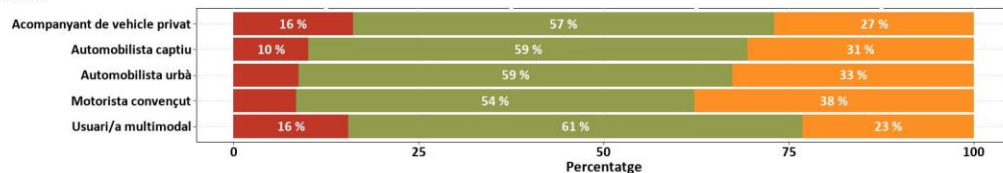
Situació laboral



Lloc de residència



Renda

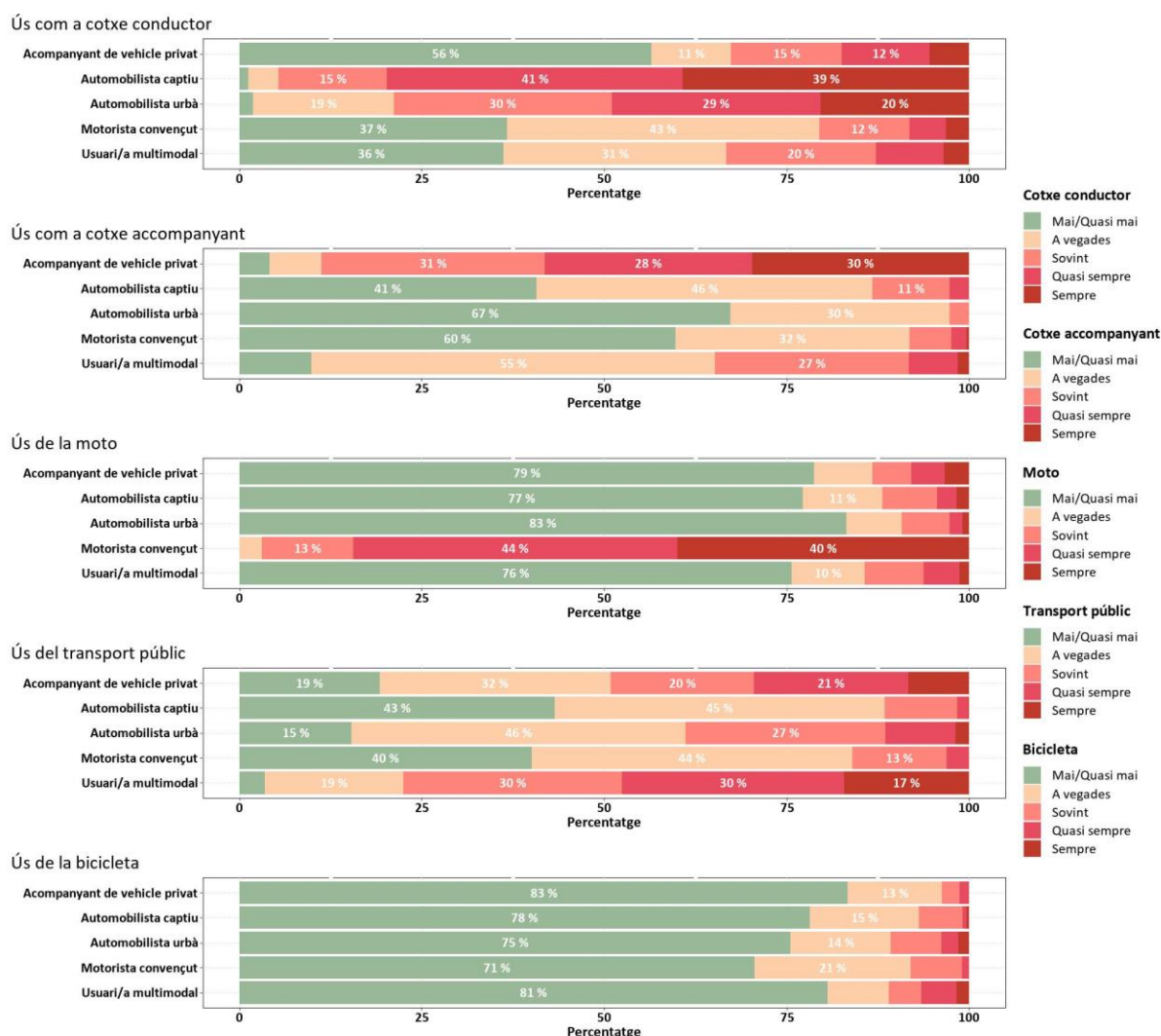


Gràfic 26. Característiques sociodemogràfiques segon el perfil del clúster. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: La variable econòmica escollida per descriure el nivell de renda de la població és la mitjana d'ingressos per unitat de consum. És important destacar que l'EMEF és una enquesta a nivell personal i que l'INE proporciona informació per secció censal. Es considera que totes les persones que resideixen en una mateixa secció censal tenen el mateix nivell d'ingressos: la mitjana d'ingressos per unitat de consum de la secció censal.

b) Descripció de les pràctiques de mobilitat i la seva satisfacció

Les altres variables analitzades per descriure els perfils del clúster són relatives a les característiques de la mobilitat individual.

Pel que fa a l'ús declarat dels diferents mitjans de transport, el primer comentari que es pot fer és que els noms dels perfils del clúster s'ajusten bastant al seu ús de cada mitja de transport. Els automobilistes captius i els automobilistes urbans agafen sovint o quasi sempre o sempre el cotxe com a conductor. Trobem resultats similars pels motoristes convençuts que agafen la moto per desplaçar-se i els acompanyants de vehicle privat que utilitzen el cotxe com a acompanyant. I, lògicament, els més polivalents són els usuaris/es multimodals que principalment fan ús del cotxe i del transport públic per desplaçar-se.

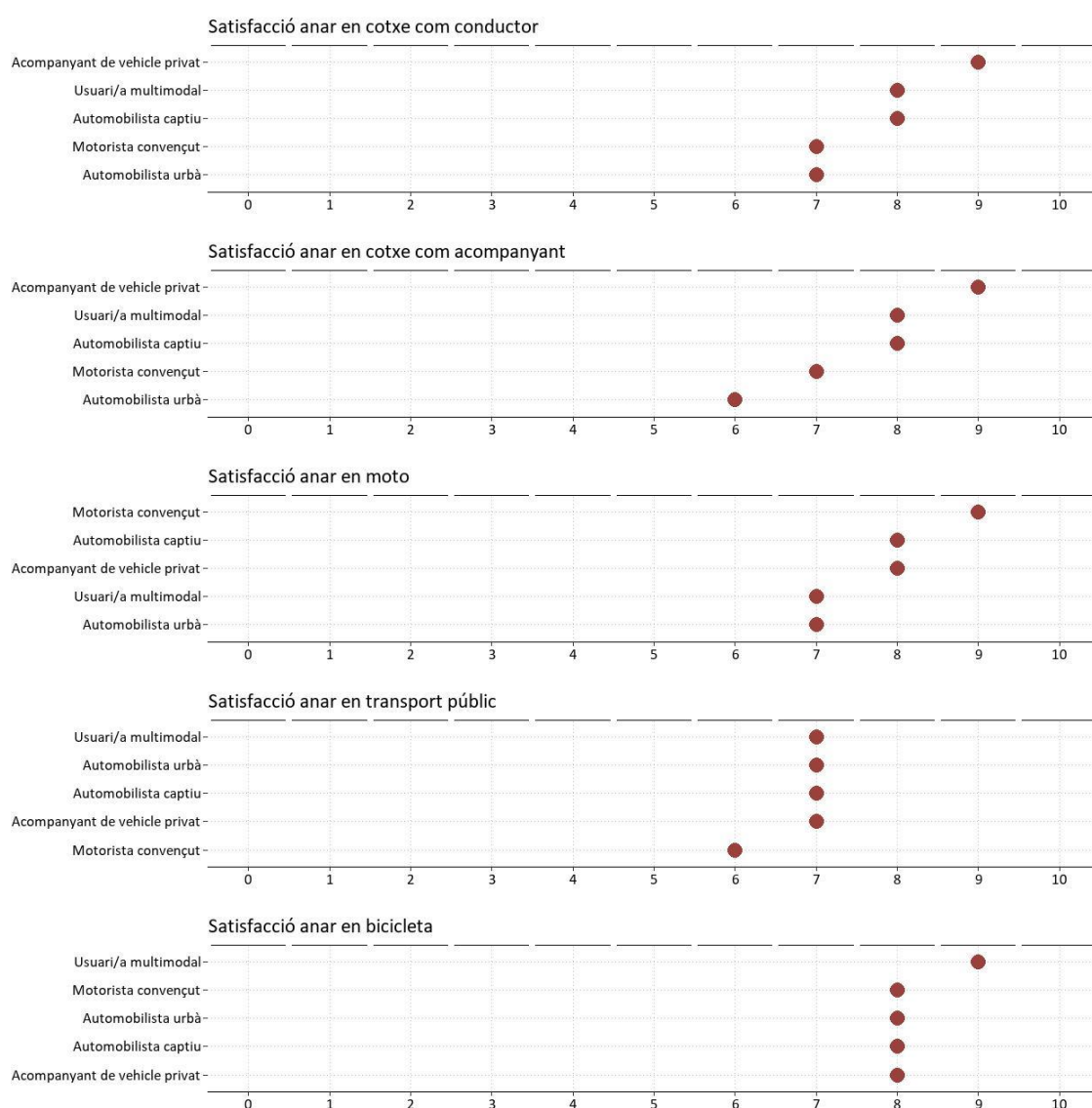


Gràfic 27. Característiques de mobilitat segon el perfil del clúster. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

Respecte a la utilització del transport públic, podem veure que pot variar molt d'un grup a l'altre. Per exemple, el 77% dels usuaris/es multimodals utilitzen el transport públic entre sovint i sempre quan únicament 16% dels motoristes convençuts fan un ús habitual del transport públic.

Per la bicicleta, observem que un percentatge molt baix de les persones que trepitgen Barcelona en vehicle privat que fan un ús habitual d'aquest mitjà de transport. També una gran majoria, entre 71% i 83% de les persones mai o quasi mai agafen una bicicleta per desplaçar-se. En altres paraules, i tot i que, com ho veurem després, els temps de desplaçament amb bicicleta o amb transport públic són competitiu amb els temps de desplaçaments amb vehicles privats, el traspàs modal necessitarà una gran adaptació i un canvi important dels hàbits d'aquesta població objecte d'estudi.

Un altre resultat que va en la mateixa direcció és el grau de satisfacció que s'atorga a cada mitjà de transport. A grans trets, s'observa com el mitjà que millor valora cada usuari, es correspon també amb el que més utilitza. Per exemple, qui puntua la satisfacció més alta d'anar en cotxe com a acompanyant, és el clúster acompanyant de vehicle privat, la satisfacció més alta d'anar en moto la fan els motoristes convençuts i la satisfacció més alta en bicicleta és entre els usuaris multimodals. Com s'ha anat veient, els usuaris/es multimodals són els que més ús fan d'altres mitjans de transport.



Gràfic 28. Puntuació de la satisfacció de l'ús de cada mitjà de transport. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

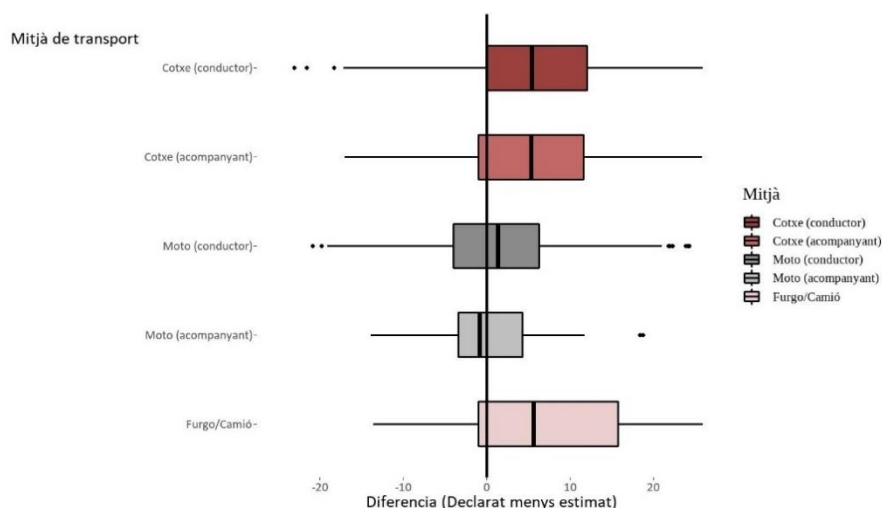
Estimació d'un llindar acceptable per realitzar un traspàs modal

a) Calcular per aquests desplaçaments en vehicles privats el temps que trigaria una alternativa en transport pública o en bicicleta

Per veure si existeix una alternativa al cotxe o a la moto, i si aquesta alternativa pot assumir un traspàs modal cap a la mobilitat activa i/o al transport públic, s'ha calculat mitjançant l'eina "Distance Matrix API" de Google, el temps de desplaçament que trigaria en transport públic i en bicicleta. Cal especificar que per a definir l'origen i la destinació dels desplaçaments, la informació que tenim és, per Barcelona, el districte d'origen i de destinació, i per la resta de Catalunya, el municipi d'origen i de destinació (vegeu Annex I). D'aquesta manera, per cada districte i municipi, s'ha calculat el centroeide⁶. Així, doncs, els temps dels desplaçaments en transport públic i en bicicleta correspon als temps de desplaçament entre el centroeide de la zona d'origen i al centroeide de la zona de destinació.

Per a comparar aquest temps de desplaçaments en bicicleta i en transport públic, s'ha decidit utilitzar els temps declarats en vehicle privat a la EMEF i no utilitzar els temps de viatge en cotxe calculats per l'API Google (càlcul que també s'ha fet). En la comparació entre els temps declarats en l'EMEF i els temps estimats per l'API Google (Gràfic 29), es constata una diferència important segons el mitjà de transport.

En primer lloc, s'observa que pels desplaçaments en moto com a conductor o els desplaçaments en moto com a acompanyant, els temps s'ajusten prou bé entre ells, amb una mediana per aquests dos mitjans al voltant de 0. Pel que fa als desplaçaments en cotxe com a conductor, en cotxe com a acompanyant o en furgoneta i camió, es nota una diferència més important. Aquests suggereixen que aquesta eina no té en compte tots els temps que s'ha de considerar a l'hora d'utilitzar un cotxe: el temps per recuperar el cotxe al carrer o sortir del pàrquing privat des de el lloc d'origen, la cerca d'un pàrquing quan s'arriba al lloc de destinació i, possiblement, una sota estimació de les retencions que poden haver-hi a Barcelona en les hores puntes. Per tot això, s'han utilitzat els temps declarats per cada persona de l'enquesta.



Gràfic 29. Comparació entre els temps declarats en l'EMEF en vehicle privat i els temps estimats. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM) i per l'eina "Distance Matrix API" (Google)

⁶ Per tenir en compte la estructura de cada municipi i de cada districte de Barcelona, hem ponderat cada centroeide per la zona urbana. Pel que fa dels desplaçaments, en permet tenir matrius més coherents amb els desplaçaments reals de les persones.

Aquest treball d'assignació d'un temps de viatge alternatiu en modes actius o en transport públic no s'ha pogut dur a terme pels desplaçaments **intra-districte de Barcelona**, ja que hi ha un únic centroide per a cada districte. Tanmateix, i atès que els desplaçaments intra-districte són més aviat ràpids i curts, s'ha considerat que en general, a l'excepció d'alguns casos en concret com desplaçaments de persones amb alguna discapacitat o dificultat de mobilitat⁷, són desplaçaments que es poden substituir per la bicicleta o pel transport públic.

b) Quantificar el llindar necessari per fer possible el traspàs modal

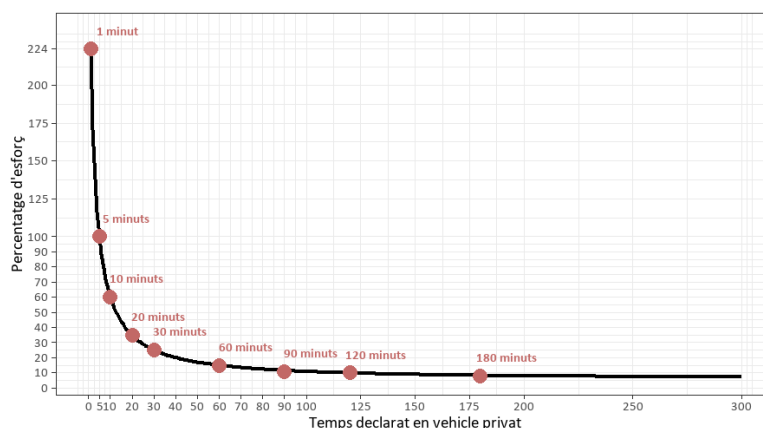
A continuació s'ha cercat la manera sobre com comparar els temps de viatge en vehicle privat amb les possibles alternatives en bicicleta o en transport públic.

Un dels objectius inicials consisteix a trobar un llindar que farà possible un traspàs modal cap a la mobilitat activa i al transport públic. Aquest ha de ser llindar que sigui el més just possible segons els temps de desplaçament que s'han declarat. Per dir-ho d'una altra manera, no es vol proposar una alternativa que requereixi molt més temps a les persones que ja dediquen més temps de viatge. Així, en el context més urbà, ara per ara ja hi ha alternatives per a un desplaçament de menys de 10 minuts en vehicle privat i que, per aquest tipus de petits desplaçaments, s'accepta més fàcilment afegir 5 minuts de desplaçaments.

Per a definir de manera lineal el llindar per al qual existeix una alternativa en bicicleta o en transport públic als desplaçaments que es van fer en vehicles privats, s'ha utilitzat el model de regressió logística següent:

$$y = \frac{6.8229}{1 - 0.9792 e^{-0.0099x}}$$

Aquest model de regressió logística, permet ajustar, per cada temps declarat, un llindar que es demanaria fer per a que els desplaçaments fet en vehicles privats es fessin en bicicleta o en transport públic. Com ja s'ha vist, en el gràfic veiem que el llindar és major per als desplaçaments de menor durada i que, ràpidament, el llindar disminueix a mesura que els temps declarats s'allarguen.



Gràfic 30. Hipòtesi de llindar acceptable per fer possible el canvi modal segon el temps declarat en vehicle privat. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

⁷ De fet, l'enquesta que s'ha fet al clients de comerços del districte de l'Eixample, ens ensenya que el percentatge de persones que fan servir un vehicles privat perquè tenen dificultats a desplaçar-se són molt poques (6% per la gent que va en cotxe i 0% per la gent que es desplaça en moto).

Per exemple, a la Taula 10, s'observa per cada situació, els temps màxims que es podria tardar amb una alternativa en bicicleta o en transport públic. Per exemple, per un desplaçament d'1 minut en cotxe, si existeix una alternativa en bicicleta o en transport públic de menys de 3 minuts, la nostra hipòtesi és que seria que un desplaçament en vehicle privat es podria substituir per a un desplaçament en bicicleta o en transport públic. De l'altra banda, per a un desplaçament de 180 minuts, el llindar demanat seria d'un augment del 8% del temps declarat.

Temps declarat EMEF (minuts)	Llindar de temps per al canvi modal (minuts)	Llindar acceptable (%)
1	3	224%
5	10	100%
10	16	60%
20	27	35%
30	38	25%
45	53	18%
60	69	15%
90	100	11%
120	132	10%
180	195	8%

Taula 10. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM) i per l'eina "Distance Matrix API" (Google)

Resultats de l'estimació del traspàs modal

El primer resultat és que, per **745.000 desplaçaments** en vehicles privats que hem analitzat en aquest estudi, hi ha una alternativa competitiva en bicicleta o en transport públic. Això representa un **46%** dels desplaçaments que en vehicle privat a Barcelona.

Tipus de desplaçaments	n	N	%
Canvi modal bicicleta	397	235.354	15
Canvi modal intra-districte	292	175.000	11
Canvi modal transport públic	188	99.358	6
Canvi modal transport públic o bicicleta	400	235.179	15
No	1.700	874.056	54
Total	2977	1.618.946	100

Taula 11. Percentatge de desplaçaments que poden ser substituït per a un mitjà més sostenible. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM) i per l'eina "Distance Matrix API" (Google)

Per analitzar de manera més acurada com es pot organitzar el traspàs modal per aquest tipus de mobilitat, els desplaçaments en vehicle privat s'han classificat segons el mitjà de transport que podria substituir la mobilitat activa i el transport públic. Com ja s'ha comentat, per als desplaçaments intra-districte, que representen 11% dels desplaçaments, s'assumeix que es poden traspasar per un desplaçament caminant, en bicicleta o en transport públic. Pels altres desplaçaments, que són o interns a Barcelona o en connexió entre Barcelona i un altre municipi de Catalunya, 15% es podrien assumir només per a un desplaçament en bicicleta, el 6% només per a un desplaçament en transport públic i el 15% es podrien fer o en bicicleta o en transport públic.

Tipus de desplaçament en vehicle privat	Mitjans de transport més ràpids	n	N	%
Connexió a BCN	Canvi modal bicicleta	142	80.369	9
Connexió a BCN	Canvi modal transport públic	173	91.186	10
Connexió a BCN	Canvi modal transport públic/bici	156	84.165	9
Connexió a BCN	No	1.363	665.850	72
Total Connexió a BCN		1.834	921.570	100
Interns a BCN	Canvi modal bici	255	154.984	22
Interns a BCN	Canvi modal intra-districte	292	175.000	25
Interns a BCN	Canvi modal transport públic	15	8.172	1
Interns a BCN	Canvi modal transport públic/bici	244	151.014	22
Interns a BCN	No	337	208.206	30
Total Interns a BCN		806	697.376	100
Total Desplaçaments de l'estudi		2.977	1.618.946	NA

Taula 12. Percentatge de desplaçaments que poden ser substituït per a un mitjà més sostenible segon el tipus de desplaçament. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

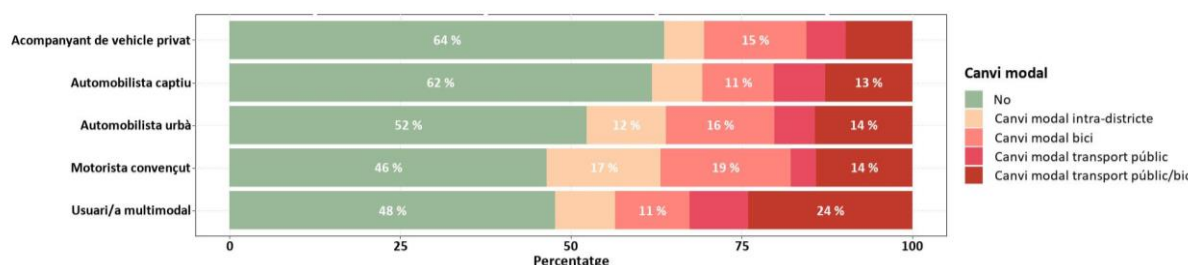
Quan mirem les possibilitats de canvis modals segons el tipus de desplaçament, és a dir, si són interns a Barcelona o si són una connexió entre Barcelona i un altre municipi de Catalunya, observem que la proporció és molt més alta pels desplaçaments interns a Barcelona que els desplaçaments amb connexió amb Barcelona.

En volum, **aquest 66% de desplaçaments interns a Barcelona representen 489.170 desplaçaments quotidians**. És quasi dues vegades més que el potencial de canvi modal per als desplaçaments en connexió amb Barcelona (una estimació de 255.720 desplaçaments diaris).

Resultats per orientar les polítiques públiques en favor d'un traspàs modal cap a la mobilitat activa i el transport públic

A l'inici d'aquest apartat, s'han agrupat les persones que trepitgen Barcelona en vehicle privat en 5 perfils diferents: els acompanyants de vehicle privat, els automobilistes captius, els automobilistes urbans, els usuaris/es multimodals i els motoristes convençuts.

En **termes relatius**, el Gràfic 31, mostra que no tots els perfils tenen la mateixa oportunitat de substituir els seus desplaçaments en vehicle privat per un desplaçament en un mitjà més sostenible i saludable. Els tres grups que tenen **més possibilitat de deixar d'utilitzar un vehicle privat són els motoristes convençuts (per 54% dels seus desplaçaments), els usuaris/es multimodals (per 52% dels seus desplaçaments) i els automobilistes urbans (per 48% dels seus desplaçaments)**. Com hem vist prèviament, aquest tres tipus de col·lectius són sobretot residents a Barcelona, majoritàriament homes (a excepció dels grups d'usuàries multi-modals que principalment són dones), actius ocupats i que disposen d'una renda més alta o molt més alta que la resta de la població.



Gràfic 31. Distribució dels viatges en vehicle privat a Barcelona segons potencial de canvi modal i tipus de perfil clúster d'usuari del vehicle privat.

Aquesta anàlisi constata que malgrat **existir alternatives viables amb altres modes de transport més sostenibles i saludables (és a dir, sense haver-hi d'assumir un cost temporal massa superior al que ja fan en vehicle privat) hi ha persones que es mouen en vehicle privat perquè tenen una major predisposició a utilitzar-lo**. Això explica, consegüentment que les polítiques de millora de la qualitat i d'oferta de transport públic no seran suficients per a impulsar un canvi d'hàbits, ja que l'oferta d'alternatives no els condiciona l'elecció modal. En aquest sentit, és important introduir addicionalment altres polítiques en gestió de la mobilitat privada que ajudin a regular i reduir l'ús del vehicle privat. Entre aquest tipus de mesures en destaquem les següents, si bé es poden complementar amb altres polítiques:

- Augment de la tarifació per emprar espais d'aparcament a l'espai públic (actualment exclusivament restringida als cotxes) o dels desplaçaments (com podria ser la introducció d'un peatge urbà de contaminació d'àrea).
- Reducció de l'espai de circulació en vehicle privat motoritzat i redistribuint l'espai urbà cap a les persones que es mouen majoritàriament en modes sostenibles a la ciutat (que com s'ha vist, representen el 60% de la població mòbil a la ciutat). En aquest context, el desplegament del Programa Superilles a Barcelona, és una mesura que aniria clarament en aquesta direcció. Està demostrat, a través de moltíssimes experiències dutes a terme arreu, que la demanda del vehicle privat no és immòbil, sinó que la reducció de la capacitat viària implica modificacions en el viatge, ja sigui a través d'una modificació horària, d'un canvi modal, d'un canvi de ruta, entre d'altres.

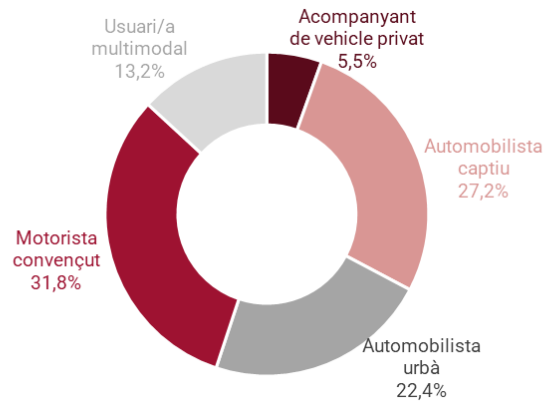
- La reducció de l'espai d'aparcament en superfície. La dificultat d'aparcar fàcilment en destinació un cotxe o una moto (sigui a la vorera o en calçada) impacta clarament en l'ús dels mitjans de transport. El fet de poder aparcar fàcilment en destinació redueix notablement els temps de viatge, suposant un clar incentiu en el seu ús. En aquest cas, cal tenir en compte que entre la població activa (majoritària entre la població usuària del vehicle privat) el temps del viatge impacten molt clarament en l'elecció modal perquè és la població que té uns usos socials més complexos (treball, tasques de cura de persones dependents, etc.).
- Millora de la infraestructura ciclista, tant una xarxa de carrils bici ben connectada i segura, com dotar d'aparcaments segurs tant en origen com en destinació o d'altres serveis associats.
- Facilitar altres serveis de micromobilitat compartida, que fan un ús més eficient de l'espai públic, son vehicle elèctrics (i per tant no tenen motor de combustió).

Cal tenir en compte que la recurrència d'aquests desplaçaments és superior entre els motoristes convençuts i entre els automobilistes urbans, doncs entre els usuaris/es multimodals la freqüència és menor. Com s'ha vist, aquest darrer grup, integrat majoritàriament per dones es mouen molt freqüentment en transport públic i el transport privat l'utilitza puntualment. Atesa aquesta menor freqüència, és probable que hi hagi més variabilitat de persones i sigui complex assolir un canvi modal, doncs es tracta d'un viatge puntual fet en menor mesura per motiu feina (aquest grup inclou menys persones actives ocupades) i fa pensar que és probable que respongui a una necessitat puntual d'utilitzar el vehicle privat per facilitar la consecució de diferents activitats (carregar paquets de compra, acompanyar a persones, etc.). Tot això, seria necessari dur a terme altres anàlisis complementàries per a conèixer millor aquesta necessitat.

Pel que fa al grup **d'automobilistes captius i els d'acompanyants del vehicle privat, s'observa que el potencial de canvi modal és més reduït**, doncs els temps de viatge en modes alternatius penalitza aquest potencial traspàs modal. Pel que fa als primers, atès que com s'ha vist aquestes persones (majoritàriament homes) fan més viatges interurbans (viuen amb menor proporció a Barcelona), amb molta probabilitat escullen el vehicle privat perquè els suposa un estalvi de temps de viatge per motiu feina. Pel que fa als segons, l'elecció del vehicle privat, s'explica en bona part pel menor accés al vehicle privat, ja que majoritàriament el grup està integrat per dones joves o majors de 65 anys i amb una major proporció d'estudiants i de jubilats/des.

En ambdós casos, l'assumpció del canvi modal pot venir principalment per la millora dels serveis de transport públic metropolità i regional, que permeti reduir el temps de viatge, així com, ampliar la seva cobertura territorial. No obstant això, pel que fa als/les acompanyants del vehicle, és també cert que es tracta d'un grup poblacional amb menor autonomia (també en els serveis de transport públic) de manera que el canvi modal en transport públic probablement serà, en aquest sentit, més complicat.

En **termes absoluts**, és a dir, distribuint els desplaçaments amb major potencial de canvi modal segons el tipus de clúster, els automobilistes captius (27%) i els motoristes convençuts (32%) i els automobilistes urbans (22%) són els que capten més desplaçaments potencialment assumibles en mitjans sostenibles. Adequar les polítiques de mobilitat a aquests tres col·lectius, hauria de permetre una transformació rellevant en la reducció dels impactes socioambientals de la mobilitat.



Gràfic 32. Distribució dels desplaçaments potencialment assumibles en transport públic o mobilitat activa segons tipus de perfil clúster del vehicle privat a Barcelona. Font: IERMB a partir de l'EMEF 2019 (ATM)

PART II: EL COMERÇ LOCAL I LA MOBILITAT A BARCELONA I A L'EIXAMPLE

4. Model urbà, mobilitat i comerç

El Programa Superilles – un projecte urbanístic que transformarà la ciutat sota criteris de sostenibilitat, equitat i salut – suposarà canvis importants per al futur de l'Eixample de Barcelona. Es crearà una xarxa d'eixos verds i places, que seran vies pacificades amb més verd urbà i més espai de proximitat, per a afavorir les relacions socials i l'economia local. Es començarà per transformar quatre eixos estratègics, però a poc a poc, s'anirà ampliant a la resta de la trama Cerdà, i especialment, al districte de l'Eixample. Aquests canvis afectaran la mobilitat urbana, potenciant els mitjans de transport sostenibles i actius. De fet, actualment aquests ja representen més del 80% de tots els desplaçaments amb origen o destinació a l'Eixample en dia feiner (EMEF 2019), i més del 90% de desplaçaments per motiu de compres.

Ara per ara, l'activitat comercial de l'Eixample gaudeix d'un bon estat de salut, amb uns dels nivells de densitat, ocupació, atracció i diversitat comercial més alts de l'àrea metropolitana de Barcelona. L'Índex d'Aprofitament del Teixit Comercial del 87,9% (Àrea Metropolitana de Barcelona, 2017) és un exemple d'indicador que reflecteix la vitalitat comercial del districte. Les associacions de comerciants i els gremis professionals treballen per mantenir viva i activa l'economia del sector. L'Ajuntament de Barcelona, per la seva banda, fa una clara aposta pel desenvolupament econòmic local i el comerç de proximitat. Les grans inversions de les darreres dècades per modernitzar els mercats municipals -amb el mercat de Sant Antoni com a paradigma- són un senyal més d'aquest impuls al comerç del barri.

En les darreres dècades, però, el sector s'ha hagut d'enfrontar a tres amenaces sobrevingudes.

La **primera**, de la mà de la suburbanització i l'auge de l'ús del vehicle privat, va ser l'aparició dels grans centres comercials i va seduir molts consumidors. Des de la inauguració del Baricentro, el primer de Catalunya, a poc a poc inversors van anar construint nous espais privatitzats i segregats dedicats al comerç i a l'oci i la restauració. Amb els anys i l'experiència, aquests es van fins i tot especialitzar (per exemple, l'Outlet de la Roca Village) i van acabar entrant a la ciutat (l'Illa Diagonal, Glòries, etc.).

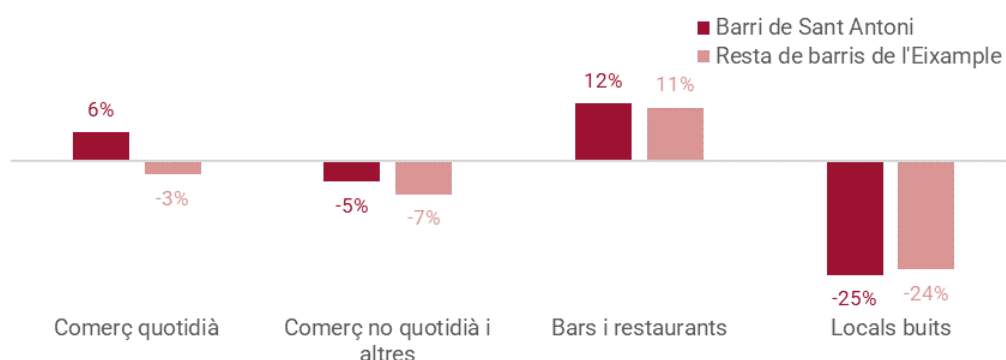
En **segon lloc**, amb d'universalització d'Internet i l'eclosió de la digitalització, s'ha consolidat el comerç a distància com una alternativa real al comerç presencial. No es tracta només de rebre al domicili compres realitzades per internet, sinó que també han aflorat models més híbrids, com els anomenats *pick & collect*, que suposen haver de recollir la mercaderia en un punt de recollida, o fins i tot a la mateixa botiga física. A Catalunya, les compres a distància han crescut un 27,7% l'any 2020 respecte d'abans de la pandèmia (RBD Consulting Group, 2020).

Finalment, en **tercer lloc**, la crisi provocada per la covid-19 també va suposar un revulsiu i un canvi en les necessitats i els patrons de consum de la societat. Fins i tot van canviar el perfil dels clients, i més a Barcelona, que el 2019 va rebre més de 8 milions de turistes, i el 2020 no es va arribar als 2 milions (Encuesta de ocupación hotelera, 2020). Els efectes de la pandèmia van variar en funció de la tipologia i la ubicació del comerç. Mentre que aquells establiments essencials que no van veure limitada la seva activitat en cap moment van veure créixer les seves vendes, les botigues considerades no essencials (que sí que van patir restriccions d'aforament o d'obertura) van notar-ne una caiguda. Els desplaçaments de proximitat per motius de compres quotidianes van incrementar notablement el 2020 respecte al 2019 (EMEF 2019 i EMEF 2020).

Amb el programa Superilla, es planteja un nou escenari que hauran d'afrontar comerciants i restauradors. Circularan menys cotxes i motos pels seus carrers, però, en canvi, serà més fàcil fer-ho a peu o en bicicleta. Inevitablement, els hàbits de mobilitat de la població que fa vida a l'Eixample s'hauran de replantejar. Però això no anirà en detriment a l'alta accessibilitat que ja té en transport públic i

bicicleta. De fet, encara s'hi preveuen més inversions en transport públic -com la connexió del Trambesòs i el Trambaix per la Diagonal o el perllongament de la línia d'FGC del Baix Llobregat- i en infraestructura ciclista.

Aquest canvi en la mobilitat pot generar incertesa als comerciants, que desconeixen com això afectarà la seva activitat econòmica. Un estudi recent apunta que la pacificació reforça l'activitat comercial (Yoshimura et al., 2022). Segons aquest article, els comerços situats en carrers de vianants -i particularment els bars i restaurants- tendeixen a registrar volums de vendes superiors dels comerços localitzats a carrers sense vianalització. L'evolució de les dades del cens d'activitats econòmiques en planta baixa també van en la mateixa direcció. Un barri com Sant Antoni, on la implantació de la Superilla ha estat progressiva des del 2017 fins al 2019, ha vist incrementar el nombre de comerços quotidians i de bars i restaurants amb una proporció superior a la resta de barris de l'Eixample (Gràfic 33).



Gràfic 33. Variació del nombre de comerços 2016-2019, segons barri de l'Eixample i tipologia de comerç. Font: Cens d'activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona, 2016 i 2019 (Ajuntament de Barcelona)

El carrer Enric Granados és un altre exemple on l'activitat econòmica va perdurar després de la seva pacificació. En aquest cas, però, s'hi ha acabat concentrant establiments del sector de la restauració. Semblaria que la pacificació afavoreix aquest tipus d'establiments. Però una ciutat vital és aquella que permet atraure una variabilitat de comerços, i el Programa Superilles, precisament vol evitar fer créixer els espais monocultius de bars i restaurants. De moment, per fer-hi front han suspès les llicències i permisos d'obres per a locals d'oci musical, restauració i comerç alimentari als primers eixos estratègics de la Superilla.

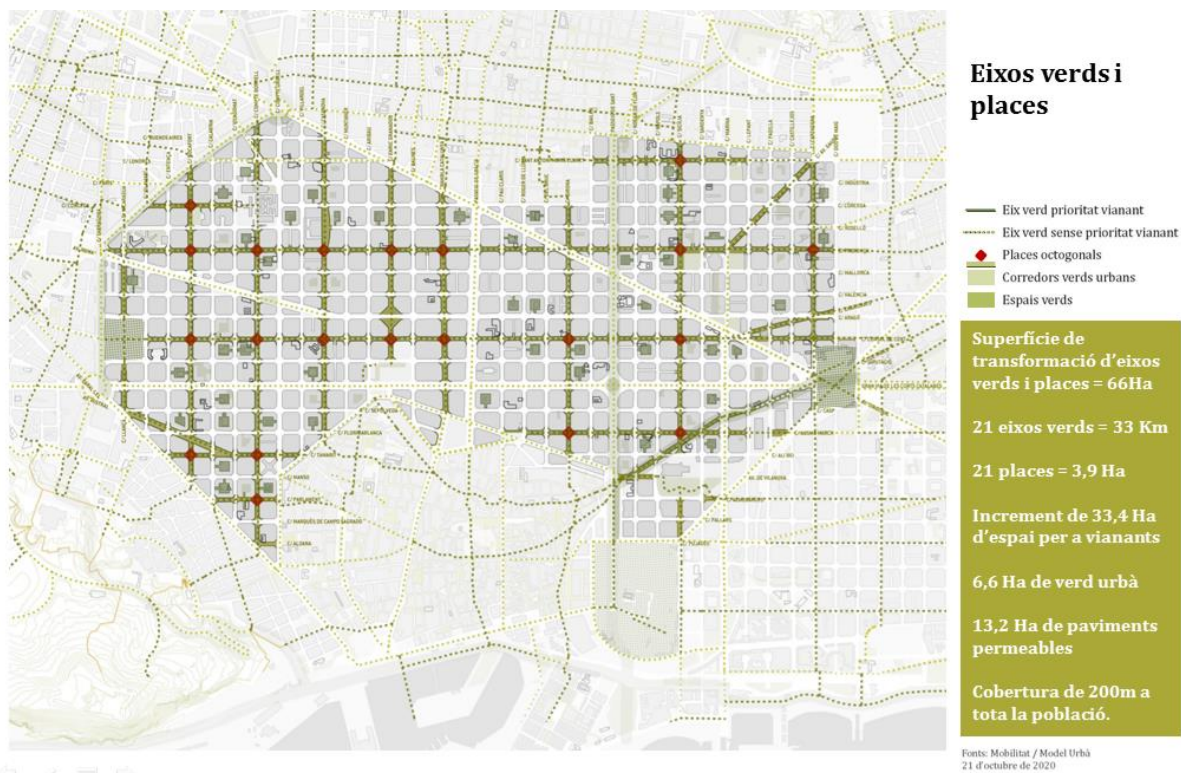
El Programa Superilles a l'Eixample

L'aplicació del concepte Superilles a l'Eixample es preveu a partir d'una nova lògica estructural, en què la reorganització de la mobilitat permet la generació de nous eixos verds i noves places a les seves cruïlles, i, per tant la creació de més verd urbà i més espai per a l'estada. En definitiva, un Eixample amb un espai públic més saludable, amb molts més espais verds, i una vida urbana de major qualitat, amb molts més espais i més confortables per a les persones.

S'estableix una doble estratègia d'actuació:

- D'una banda, la generació de nous **"eixos verds"** que permeten assolir el canvi d'escala que generen nous itineraris significatius, connectant entre si espais públics de referència i/o connectant l'Eixample amb els barris perimetrals. En l'escenari 2023 es preveuen convertir en eixos verds part dels carrers Consell de Cent, Rocafort, Comte Borrell i Girona.

- I, per altra banda la creació de noves “**places**” allà on ara hi ha cruïlles, introduint una nova tipologia d'espai públic més verd, d'ús ciutadà i d'estada en un teixit com la trama Cerdà on principalment hi ha carrers. Es crearan quatre grans places, d'uns 2.000 m² cada una, a les confluències entre aquests eixos verds.



Mapa 4. Proposta de transformació amb eixos verds i places a l'Eixample central Font. Ajuntament de Barcelona



Imatge 2. Render de l'eix verd de Comte Borrell, entre la Gran Via de les Corts Catalanes i l'avinguda de Roma.
Font: Ajuntament de Barcelona

El comerç de l'Eixample i de Barcelona

L'Ajuntament de Barcelona fa molts anys estudiant el comerç de la ciutat i en té un coneixement ampli sobre les seves principals característiques, però també de les opinions generals tant de comerciants com de clients. Per a conèixer la percepció de diverses temàtiques dels comerciants i restauradors, l'Ajuntament realitza periòdicament **l'Enquesta d'Activitat del Sector Comercial de Barcelona** i **l'Enquesta d'Activitats del Sector de la Restauració a Barcelona**. D'altra banda, per conèixer l'opinió que els mereix el comerç de la ciutat o els hàbits de compra dels consumidors barcelonins, l'Ajuntament realitza anualment **l'Enquesta Òmnibus Municipal de l'Ajuntament de Barcelona**. Finalment, de manera periòdica també es realitza el **Cens d'activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona** (se n'ha fet el 2014, el 2016, el 2019 i el 2021), on es classifiquen la tipologia de comerços i d'altres serveis que estan ocupant les plantes baixes de la ciutat, i permet tenir una radiografia molt acurada de la situació del comerç a la ciutat.

El cens d'activitats econòmiques en planta baixa, 2019

Segons el cens 2019⁸, l'Eixample destaca perquè és el districte amb més establiments de Barcelona: concretament 14.005, que suposen el 22,7 % del total de la ciutat. És un districte amb barris de caràcter divers i que concentren una gran oferta de restauració, oci i comerç no alimentari sobretot a les zones més turístiques, com el passeig de Gràcia o els voltants de la Sagrada Família.

Els barris de l'Eixample se situen per sobre de la mitjana de Barcelona (95,9 %) pel que fa a la proporció de comerços actius. Tot i això, el nombre de comerços actius ha baixat a gairebé tots els barris del districte respecte de les dades obtingudes el 2016, a excepció dels barris de la Nova Esquerra de l'Eixample i Sant Antoni, amb 82 i 13 establiments actius més respectivament.

Tipologia de comerç	Eixample	Barcelona
Quotidià alimentari	1.631	7.850
Quotidià no alimentari	572	2.592
Equipament personal	1.307	4.945
Parament de la llar	689	2.421
Oci i cultura	627	2.163
Automoció	108	386
Altres serveis	4.635	22.245
Bars, restaurants i hotels	3.114	11.157
Altres	1.322	7.799
Local buit	643	3.556
Sense informació	1.266	15.440
Total	15.914	80.554
Total (excepte locals buits i sense informació)	14.005	61.558

Taula 13. Nombre de comerços per tipologia a l'Eixample i Barcelona. Font: Cens d'activitats econòmiques en planta baixa, 2019 (Ajuntament de Barcelona)

⁸ Encara que per calcular la mostra d'aquest estudi s'hagin utilitzat dades de l'avanç del cens 2021, per a la radiografia del comerç a Barcelona s'utilitzaran les dades del cens 2019, ja que està validat, i els valors són més fiables.

El repartiment per sectors d'activitats mostra les similituds i les diferències entre els barris de l'Eixample. Sant Antoni i la Dreta de l'Eixample tenen l'oferta més gran de comerç no alimentari (30,3% i 30,5%, respectivament) i una gran oferta de restauració (21,5% i 23,9%, respectivament), però Sant Antoni té l'oferta de comerç quotidià alimentari més elevada del districte (14,5%), juntament amb la Sagrada Família (14,5%). L'Antiga Esquerra de l'Eixample, la Nova Esquerra de l'Eixample i el Fort Pienc mostren distribucions similars, amb un comerç quotidià alimentari amb valors que oscil·len entre el 10,5% i el 11,3% i comerç no alimentari entre el 22,3% i el 22,8%.

L'Enquesta d'activitats del Sector Comercial de Barcelona

Aquesta enquesta es realitza anualment als responsables dels establiments comercials de Barcelona de sis sectors (quotidià alimentari, quotidià no alimentari, equipament personal, parament de la llar, oci-cultura i automoció). L'última edició és de l'any 2021, i es va fer a 2.396 entrevistes, repartides en dues onades. L'objectiu d'aquesta enquesta és conèixer les característiques dels establiments comercials i de les persones que hi estan ocupades, l'opinió dels seus responsables sobre l'activitat comercial a la ciutat i les seves perspectives de futur.

En aquesta versió de 2021 es continuen percebent els efectes de la pandèmia de la covid-19, després d'un 2020 en què molts comerços van notar una forta caiguda dels seus ingressos, i alguns fins i tot van acabar tancant.

Un 50,9% dels entrevistats mostren molt o bastant satisfacció de la marxa del seu negoci, i el 31,7% se'n mostra poc o gens. El 52,8% dels comerços estimen que el seu volum de negoci ha disminuït el darrer any, perdent un 38,1% de facturació (la disminució del negoci és més elevada al sector d'oci i cultura i equipament personal).

Els principals factors declarats que afecten de manera desfavorable l'activitat comercial a la ciutat hi ha les comissions bancàries (77,8%), la situació econòmica general (75,8%), o la competència de les grans superfícies comercials (61,1%). Al contrari, el què declaren que els afecta favorablement hi ha el turisme (82,5%) o les zones o eixos comercials (75,9%). La pacificació dels carrers no apareix ni com un factor amb influència positiva ni negativa de l'activitat comercial.

L'Enquesta d'activitats del Sector de la Restauració a Barcelona

Aquesta enquesta també es realitza anualment als responsables dels establiments de restauració per conèixer les característiques dels establiments i l'opinió dels seus responsables sobre l'activitat del sector a la ciutat. L'última edició és de l'any 2021, i es va fer 1.000 entrevistes, repartides en dues onades.

En aquesta versió de 2021, els nivells de satisfacció amb relació a la marxa actual del negoci es van recuperant fruit d'una millora en la situació de la pandèmia i les restriccions associades. El nivell d'insatisfacció que s'havia generalitzat a l'edició anterior (havia arribat al 77,9%), ha baixat aquest 2021 al 48%. Els factors principals que declaren que permetran al seu establiment pugui tirar endavant són la fi o millora de la covid (28,7%), més turisme (16,1%), la realització d'ampliacions o oferir nous serveis (15,7%) o que millorin les condicions econòmiques (8,8%). Entre els factors negatius, declaren que el què més els afectarà serà si persisteix la covid-19 (41,2%), els problemes de la zona on té el negoci (10,3%) o la tendència econòmica, política i social en general (9,6%). Tampoc s'esmenten afectacions vinculades amb la transformació urbanística dels carrers on estan ubicats aquests establiments.

L'enquesta Òmnibus Municipal de l'Ajuntament de Barcelona

L'Òmnibus Municipal és una enquesta trimestral d'opinió impulsada per l'Ajuntament de Barcelona que permet conèixer l'opinió dels ciutadans sobre el comerç de la ciutat i els seus hàbits de compra.

A l'Òmnibus del desembre 2020 (quarta onada) es va preguntar sobre els sistemes de transport utilitzats per anar a comprar (CM 15 i CM 17), entre a peu, Metro, Autobús, Taxi, Tren, Moto, Cotxe, Bicicleta particular, Bicing o Tram.

La CM15 preguntava:

- A. Quin sistema de transport acostuma utilitzar per anar a comprar els aliments?
- B. I, més concretament, l'alimentació fresca (carn, peix, xarcuteria, fruites, verdures, pa)?
- C. I els altres productes d'ús quotidià (no aliments, com ara productes de neteja, higiene personal)?

La CM17, d'altra banda, preguntava:

- A. I Quin sistema de transport acostuma utilitzar per anar a comprar la roba i el calçat?
- B. I els productes de parament de la llar (tèxtil de la llar, mobles, electrodomèstics, decoració, ferreteria, floristeria, etc.)?
- C. I els productes d'oci i cultura (llibres, diaris, papereria, joguines, música, esport, etc.)?
- D. I els productes d'electrònica/informàtic/telefonía?

Tanmateix, l'Òmnibus no preguntava sobre els sistemes de transport utilitzats per anar a un bar o restaurant.

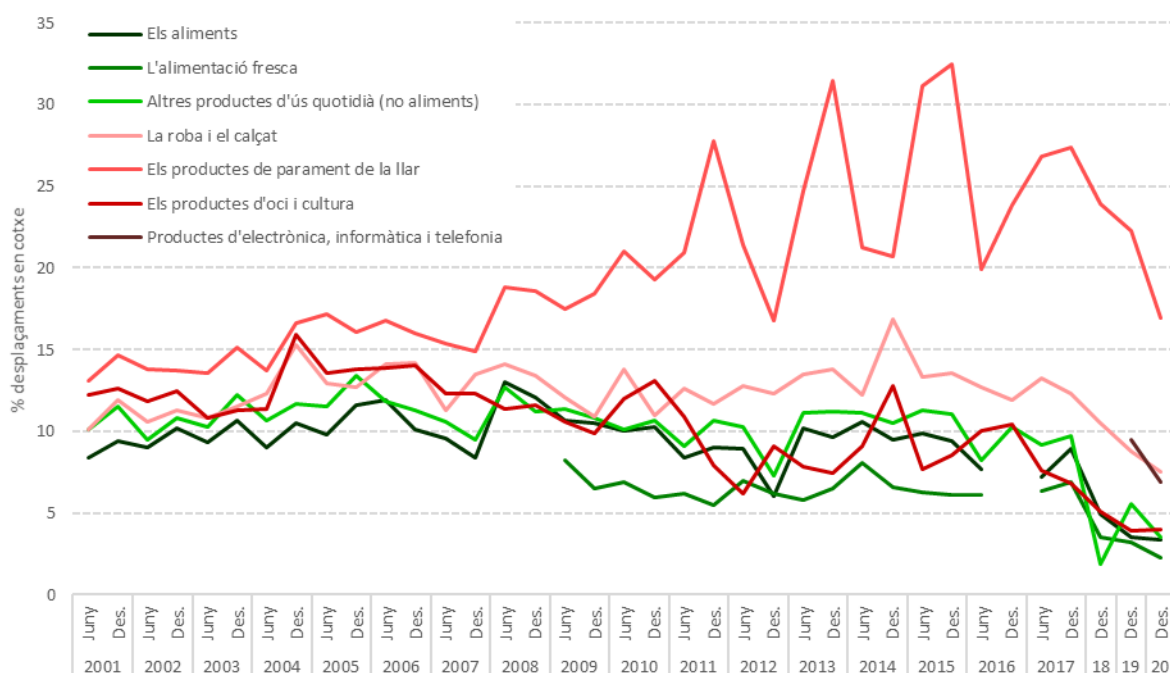
A continuació es detallen els principals resultats d'aquestes preguntes.

Desplaçar-se a peu és la manera com més barcelonins/es realitzen les compres, sobretot aquelles que són més habituals. Així hi van per comprar aliments (87,5%), alimentació fresca (90,2%) i altres productes d'ús quotidià (87,1%). L'ús de la resta de sistemes de transport és molt poc rellevant. Per la resta de compres, les menys usuals, tot i que la majoria també hi va a peu, s'utilitzen més transports. Per exemple, per comprar roba i calçat, un 48,3% hi va a peu, però el 27,9% utilitza transports públics. Per comprar productes de parament de la llar, anar a peu també és majoritari (44,1%), i un 17,1% utilitza transports públics. Per comprar productes d'oci i cultura, el 51% hi va a peu, i també un 17,1% hi va en transport públic. I pels productes d'electrònica, informàtica i telefonía el 37,4% hi va a peu, mentre un 18,5% hi va en transports públics.

L'ús del cotxe canvia en funció de la tipologia de comerç on es va. L'ús del cotxe per a les compres de proximitat (aliments, alimentació fresca o d'altres productes d'ús quotidià no alimentaris), tant el 2019 com el 2020 era molt residual (menys del 5%), si bé anteriorment fins i tot superava el 10% en alguns casos.

Contràriament, els productes de parament de la llar són els que es realitzen més en cotxe (superior al 30% en alguns períodes, i el 17% en el 2020). La roba i el calçat també tenen uns valors més alts que la resta de compres de proximitat (superior al 10% en la majoria d'anys).

Amb tot, el què es constata és que per a totes les tipologies de comerç, des del juny de 2017, l'ús del cotxe és cada vegada més baix.

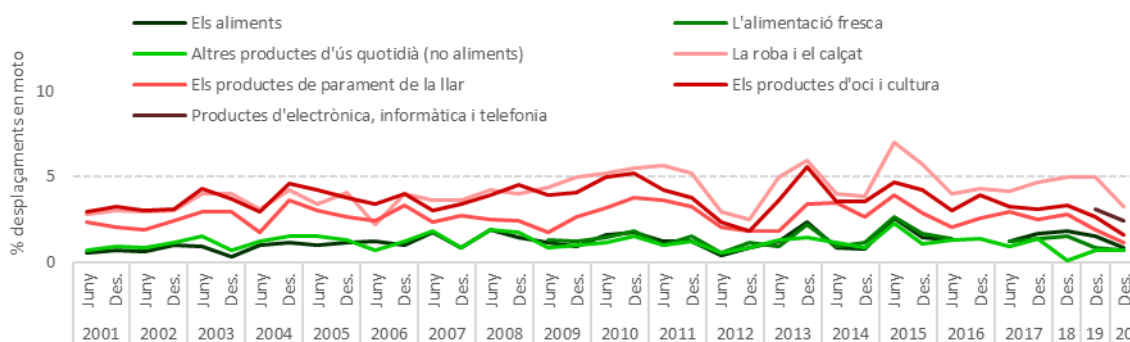


Gràfic 34. Percentatge de desplaçaments en cotxe segons tipologia de comerç Font: Òmnibus Municipal de l'Ajuntament de Barcelona (desembre 2020)

Pel que fa a l'ús de la moto, també hi ha variacions segons la tipologia de comerç on es va. Per aquest mitjà, però, el percentatge més alt d'ús correspon als comerços de roba i calçat, seguit dels productes d'oci i cultura. Tanmateix, en tots els casos pràcticament els valors són menors al 5%.

Els comerços de proximitat continuen registrats els percentatges més baixos.

Amb tot, el què es constata és que per a pràcticament totes les tipologies de comerç, des del desembre de 2018 (i no des del juny de 2017, com passava amb el cotxe), l'ús de la moto és cada vegada més baix.

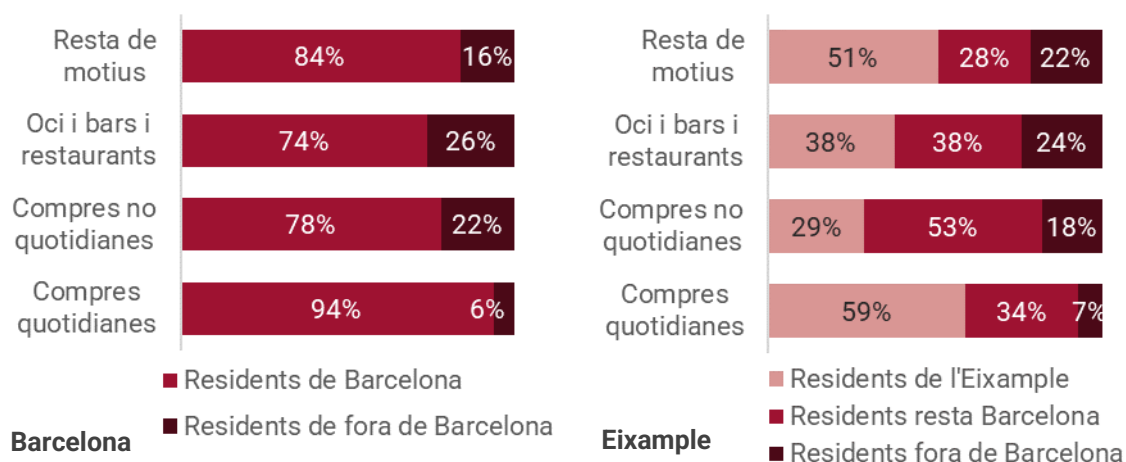


Gràfic 35. Percentatge de desplaçaments en moto segons tipologia de comerç Font: Òmnibus Municipal de l'Ajuntament de Barcelona (desembre 2020)

Mobilitat per motiu comerç i oci a Barcelona i a l'Eixample

De la mateixa manera que en el conjunt de desplaçaments, els desplaçaments per motiu compres i oci els fan principalment les persones que viuen a la ciutat. Es donen, però, algunes diferències segons siguin compres quotidianes o compres no quotidianes, doncs les segones les fan amb major proporció persones que no resideixen a Barcelona (22%).

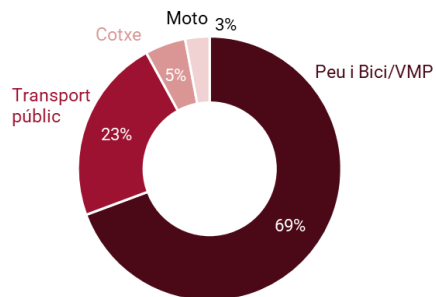
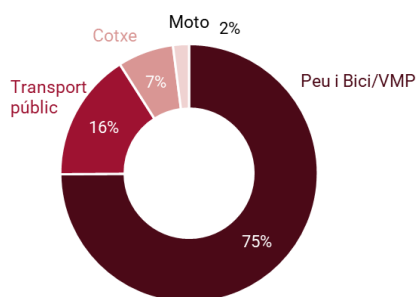
A l'Eixample, hi ha molta més participació de persones que viuen a la ciutat. No obstant això, hi ha una part notable de persones que viuen en altres districtes de la ciutat. Aquest fet es dona amb més intensitat en les compres no quotidianes, fet que constata l'elevada atractivitat comercial de l'Eixample en el conjunt de Barcelona.



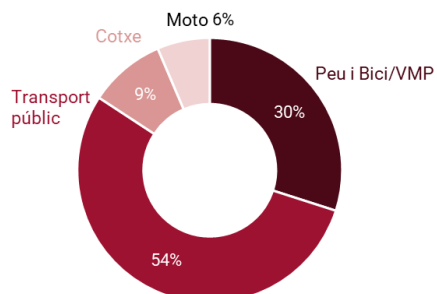
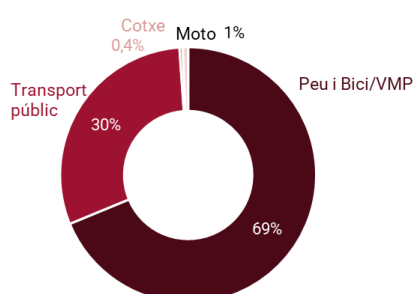
Gràfic 36. Desplaçaments per motius de compres i oci i bars i restaurants en destinació Barcelona/Eixample.
Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: a la resta de motius s'inclouen les tornades a casa

La gran majoria de clients de comerços locals a Barcelona (75%) i a l'Eixample (69%) fan servir modes actius per anar a comprar. L'ús del transport públic és superior al del vehicle privat i s'utilitza amb més intensitat a l'Eixample (fins al 23%), districte on els nivells d'accessibilitat són elevats.

Pel que fa als desplaçaments per oci (que inclou activitats per anar a espectacles, cinemes, restaurants i fer esports), s'observen diferències entre el que passa al conjunt de la ciutat i el que passa a l'Eixample. Així, a tota la ciutat els desplaçaments són majoritàriament caminant (69%), mentre que a l'Eixample majoritàriament són en transport públic (54%). Això s'explica per l'atracció que té el districte per a realitzar aquest tipus d'activitats vinculades a l'oci.



Gràfic 37. Desplaçaments per motius de compres quotidianes i no quotidianes en destinació Barcelona/Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: a la resta de motius s'inclouen les tornades a casa



Gràfic 38. Desplaçaments per motius de d'oci/diversió/espectacles/cinemes/restaurants/esports amb destinació Barcelona/Eixample. Font: IERMB, a partir de l'EMEF 2019 (ATM). NOTA: a la resta de motius s'inclouen les tornades a casa

5. Comerç local i accessibilitat en vehicle privat a l'Eixample

5.1. Percepció dels comerciants

A continuació s'expliquen les necessitats dels establiments comercials de l'Eixample en relació amb l'accessibilitat dels clients i de les mercaderies en vehicle privat (segons diferents eixos urbans d'intervenció i tipologies comercials) i la percepció que tenen en relació amb les futures actuacions urbanístiques previstes al districte.

Els resultats provenen de l'enquesta (vegeu l'Annex II) adreçada al propietari/ària, o a l'encarregat/ada o empleats/ades responsables dels establiments (comerços, bars o restaurants o altres serveis) de determinats carrers de l'Eixample. Per tal de simplificar el text a l'hora d'analitzar els resultats es parlarà d'establiments comercials o comerços, si bé l'enquesta està adreçada a comerços, bars, restaurants o altres serveis (centres d'estètica, perruqueries, tintoreries, veterinaris/mascotes). També es parlarà genèricament del terme "comprar", quan en alguns casos es tracta d'un altre tipus de consum (un àpat en un restaurant, una sessió de perruqueria, etc.).

Tal com s'explica en més detall a l'Annex II, s'ha fet una selecció dels establiments comercials de l'Eixample amb la finalitat de tenir una representació de comerços segons la tipologia de carrers. **Aquestes tipologies de carrers responen a la jerarquització de la xarxa viària en funció del nivell de pacificació actual i previst.** En conseqüència, **cal tenir en compte que els resultats obtinguts no fan referència a les opinions i necessitats del conjunt d'establiments de l'Eixample, sinó que representen a una selecció de comerços estratègica.**

Dades globals de l'enquesta

Perfil dels clients

Els comerciants de l'Eixample declaren que de mitjana 6 sobre 10 **clients són del mateix barri**.

A tots els comerços, excepte bars i restaurants, se'ls ha preguntat **amb quina freqüència necessiten els seus clients transportar objectes voluminosos i pesants** adquirits al seu establiment, i un 35% han respost que ho necessiten freqüentment.

Pel que fa al **mitjà de transport** amb el qual consideren que hi arriben els seus clients (amb una escala de l'1 (pocs) a 5 (molts)), els comerciants declaren que molts dels seus clients venen a peu (4,1), i bastants venen en transport públic (2,8), moto o ciclomotor (2,7) o cotxe (2,6). Els clients que venen en patinet elèctric (1,8) i bicicleta (1,6) són més residuals.

Quan es demana quina **quota modal del vehicle privat** té el vehicle privat, la percepció dels comerciants és que el 36,5% dels seus clients accedeixen al seu establiment en vehicle privat (cotxe, moto o ciclomotor).

Impacte de les intervencions urbanes en els hàbits de consum

Afectació actual

S'ha demanat als comerciants si en els darrers 4 anys **creien que s'havien fet actuacions urbanístiques de pacificació del trànsit** al seu carrer o en carrers adjacents. Aquestes actuacions podien ser superilles (carrer pacificat o eix verd), nous carrils bici, nous carrils bus, mesures de pacificació en entorns escolars o ampliació de voreres amb pintura. La mesura de pacificació més esmentada ha estat el nou carril bici (60%), seguit de l'ampliació de voreres (37%) i de la pacificació en entorns escolars (36%). En menor mesura, s'han identificat les superilles (26%) o nous carrils bus (24%).

Els comerços que han respost que com a mínim, alguna de les actuacions urbanístiques de pacificació del trànsit s'han realitzat al seu entorn, tot seguit se'ls ha preguntat sobre la **seva afectació en l'activitat comercial**. Un 55% dels comerços consideren que aquestes actuacions no l'han afectat o inclús han afavorit la seva activitat comercial.

Pel que fa a l'**afectació d'aquestes actuacions en el fet que vinguin més o menys clients de fora de Barcelona** al seu establiment, el 51% opina que no ha influït o que encara venen més clients. Els comerços que han iniciat l'activitat econòmica a partir de l'any 2020 són qui millor valoren aquesta relació.

El 60% dels comerços creu que aquestes actuacions ha fet que els seus clients **comprin igual o més al barri que abans**.

Afectació futura

S'ha demanat als comerciants si **creuen que hi ha prevista alguna actuació urbanística de pacificació de trànsit futura** al seu carrer o en carrers adjacents. Aquestes actuacions podien ser superilles (carrer pacificat o eix verd), nous carrils bici, nous carrils bus o mesures de pacificació en entorns escolars. La mesura més identificada ha estat la superilla (26%), seguit de nous carril bici (11%) i mesures de pacificació dels entorns escolars (11%). En menor mesura, s'han identificat els nous carrils bus (5%). En aquest cas, els valors han estat molt menors respecte a la pregunta que s'havia plantejat sobre les actuacions de pacificació del passat.

Els comerços que han respost que com a mínim, **alguna de les actuacions urbanístiques de pacificació del trànsit es realitzaran en un futur**, se'ls ha preguntat sobre la seva afectació en l'activitat comercial. Un 68% dels comerços consideren que aquestes actuacions no l'afectaran o inclús afavoriran la seva activitat comercial.

Pel que fa a l'**afectació d'aquestes actuacions en el fet que vinguin més o menys clients de fora de Barcelona** al seu establiment, el 58% opina que no influirà o que encara vindran més clients.

El 58% dels comerços creu que aquestes actuacions faran que els seus **clients comprin igual o més al barri que abans**, amb certes diferències segons la tipologia.

En aquest bloc, finalment, s'ha demanat als comerciants que diguessin **quin era el tipus de carrer que consideren que genera més afluència de clients en un establiment com el seu**, podent escollir entre carrers amb molt de trànsit, carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles, o carrers pacificats i poc trànsit de vehicles. La valoració global és que els carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles són els que es creu que atrauen més clients (49%), seguit dels carrers pacificats i poc trànsit de vehicles (35%) o carrers amb molt trànsit (15%).

Valoració dels elements que permeten la mobilitat en vehicle privat

El **mitjà de transport més accessible** per accedir als comerços de l'Eixample seria a peu (4,7), seguit de la bicicleta (4,3), del patinet elèctric (4,2), del transport públic (4,1) i de la moto i ciclomotor (4). A molta distància hi ha el cotxe, que no seria gaire accessible (2,5).

La valoració de l'**oferta d'aparcament** de cotxe al carrer és molt baixa (1,7) i una mica superior (2,7) – encara que força baixa en el cas de l'aparcament fora de calçada.

S'ha preguntat als **comerciants si bonifica d'alguna manera l'aparcament als seus clients** que venen a comprar en cotxe, i de quina manera ho fan. Un 12% dels comerciants declaren que ofereixen algun tipus de bonificació, sigui aparcament gratuït o descomptes en aparcaments propers, als seus clients.

Distribució urbana de mercaderies

S'ha preguntat als comerciants en quin **tipus de vehicle li arriben les mercaderies**, podent respondre fins a un màxim de 3 respostes per comerciant. La gran majoria de comerciants (80%) declara que com a mínim els arriben en cotxe o furgoneta, tot i que un 40% també declaren que els arriben en camió o tràiler. En bicicleta només arriben mercaderies a un 2% dels comerços entrevistats.

S'ha preguntat als comerciants **on es fa la càrrega i descàrrega de les mercaderies** que li arriben, podent respondre fins a un màxim de 3 respostes per comerciant. La majoria d'establiments comercials declaren que poden fer la càrrega i descàrrega a prop de l'establiment (60%), o inclús davant la porta (36%). Només un 6% declaren que la càrrega i descàrrega s'ha de fer lluny del seu establiment.

La **valoració de l'oferta de places de càrrega i descàrrega** és regular (2,8).

Només el 6,2% dels comerços declaren que fan ús de la **DUM nocturna**.

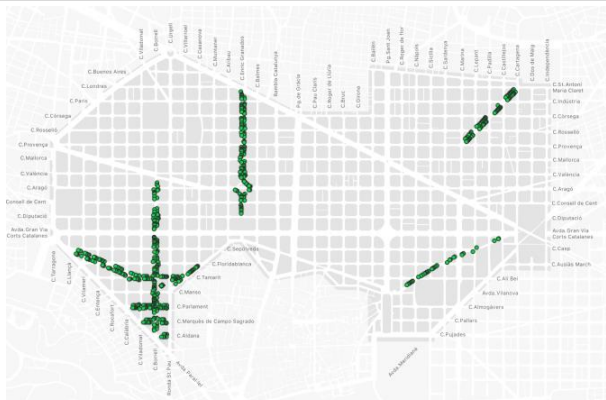
El 44% dels comerços de l'Eixample **ofereixen entregues a domicili des del seu negoci**.

Aquelles persones que han declarat que ofereixen entregues a domicili des del seu negoci amb un servei propi o a través d'una empresa especialitzada (n=435), se'ls ha demanat amb **quin tipus de vehicle fan aquestes entregues a domicili**. Els entrevistats podien respondre fins a un màxim de 3 respostes. Els vehicles més utilitzats són la furgoneta (42%), el patinet elèctric (33%) i la moto o ciclomotor (25%).

Aquelles persones que han declarat que ofereixen entregues a domicili des del seu negoci amb un servei propi (n=153), se'ls ha demanat **on aparquen el vehicle** que utilitzen per aquest ús. Els entrevistats podien respondre fins a un màxim de 3 respostes. L'aparcament al carrer (44% dels enquestats) i fora de calçada (40%) són els llocs principals d'aparcament dels seus vehicles. Només un 17% ha respost que aparca el vehicle al mateix local. Cal tenir present que quan ens referim a vehicles pot ser des d'un cotxe o furgoneta, fins a una moto, ciclomotor o bicicleta.

Dades globals de l'enquesta segons tipus de via

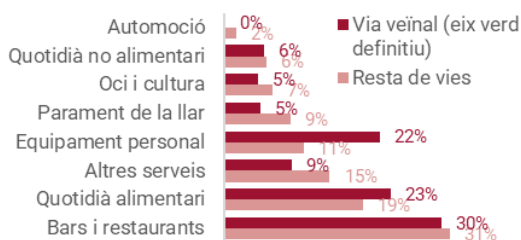
Comerços en vies veïnals (eix verd definitiu)



Aquesta categoria està format pels **630 comerços** de la Superilla de Sant Antoni, ja executada; i d'altres carrers pacificats consolidats. El 21% dels comerços estan ubicats al Mercat de Sant Antoni.

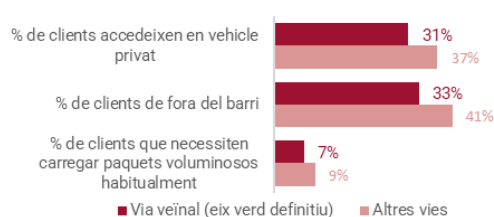
Tipologia d'establiments comercials

Els comerços d'equipament personal i quotidià alimentari estan més representats en aquesta categoria que a la resta de vies.



Perfil dels clients

La percepció dels comerciants és que els clients d'aquestes vies són majoritàriament del barri (67%) i pocs hi accedeixen en vehicle privat (31%).

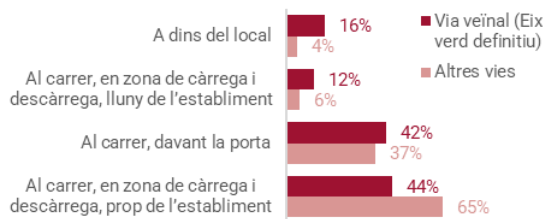


Valoració dels elements que permeten la mobilitat en vehicle privat

Facilitat d'accés al seu establiment (1 baixa / 5 alta)		
Mitjà de transport	Via veïnal (eix verd definitiu)	Altres vies
Cotxe	2,4	2,6
Moto o ciclomotor	3,7	4,0
Transport públic	3,9	4,1
A peu	4,8	4,7
Bicicleta	4,1	4,3
Patinet elèctric	4,1	4,2

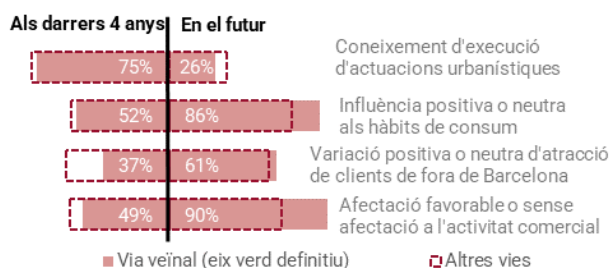
L'oferta d'aparcament de cotxes al carrer està valorat amb un 1,5 sobre 5, i fora de calçada amb 2,5 sobre 5.

Distribució urbana de mercaderies



L'oferta general de places de càrrega i descàrrega a l'entorn de l'establiment està valorat amb un 2,8 sobre 5.

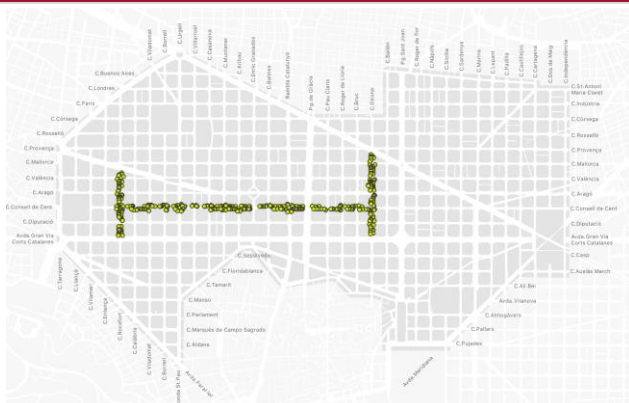
Impacte de les intervencions urbanístiques en els hàbits de consum dels clients



La percepció dels comerciants és que les actuacions urbanístiques del futur tindran major influència positiva pel comerç que les dels darrers 4 anys. A més, la seva valoració positiva supera a la mitjana dels comerços de la resta de vies.

El 52% creu que els carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles són els que generen més afluència de clients, seguit dels carrers pacificats i amb poc trànsit de vehicles (39%).

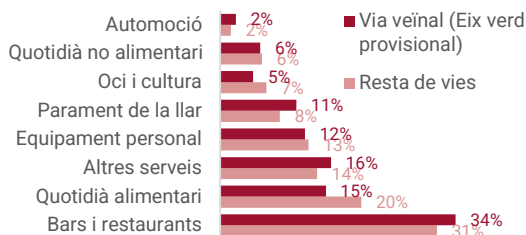
Comerços en vies veïnals (eix verd provisional)



Aquesta categoria està format pels **405 comerços** dels futurs eixos verds més immediats del Programa Superilles (Rocafort, Consell de Cent i Girona), i on durant la pandèmia s'hi van executar actuacions d'urbanisme tàctic. No hi ha cap mercat municipal vinculat amb aquesta tipologia de carrer.

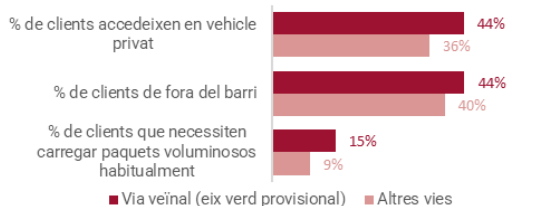
Tipologia d'establiments comercials

Els bars i restaurants i comerços de parament de la llar estan més representats en aquesta categoria que a la resta de vies.



Perfil dels clients

La percepció dels comerciants és que els clients d'aquestes vies son menys del barri (66%) que a la resta de vies, i que molt hi accedeixen en vehicle privat (44%).

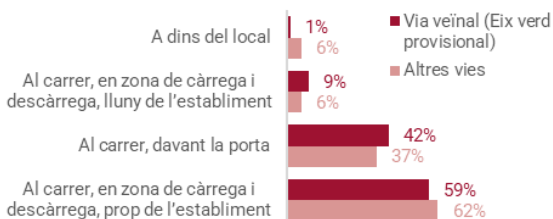


Valoració dels elements que permeten la mobilitat en vehicle privat

Facilitat d'accés al seu establiment (1 baixa / 5 alta)		
Mitjà de transport	Via veïnal (eix verd)	Altres vies
Cotxe	2,5	2,5
Moto o ciclomotor	4,0	4,0
Transport públic	3,8	4,1
A peu	4,5	4,7
Bicicleta	4,3	4,3
Patinet elèctric	4,2	4,2

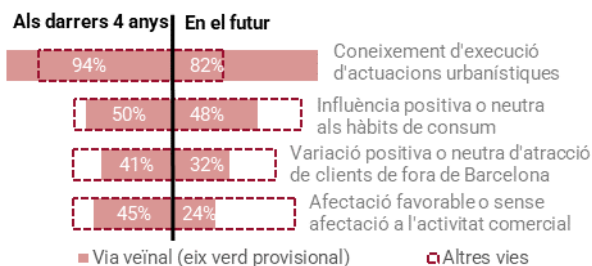
L'oferta d'aparcament de cotxes al carrer està valorat amb un 1,5 sobre 5, i fora de calçada amb 2,6 sobre 5.

Distribució urbana de mercaderies



L'oferta general de places de càrrega i descàrrega a l'entorn de l'establiment està valorat amb un 2,5 sobre 5.

Impacte de les intervencions urbanístiques en els hàbits de consum dels clients



La percepció dels comerciants és que les actuacions urbanístiques dels darrers 4 anys han tingut major influència positiva pel comerç que les del futur. Tot i això, en tots els casos la valoració positiva és inferior al 50%, i per sota de la valoració mitjana dels comerços en altres vies.

El 56% creu que els carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles són els que generen més afluència de clients, seguit dels carrers pacífics i amb poc trànsit de vehicles (30%).

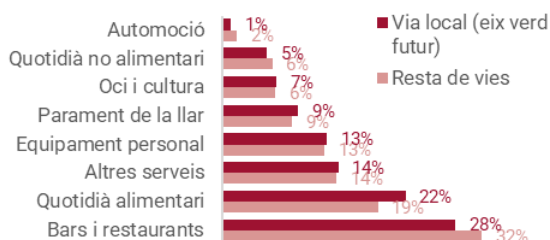
Comerços en vies locals (eix verd futur)



Aquesta categoria està format pels **1.285 comerços** dels futurs eixos verds a llarg termini del Programa Superilles. El 7% dels comerços estan ubicats al Mercat del Ninot.

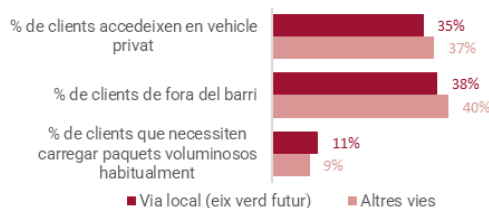
Tipologia d'establiments comercials

Els comerços de quotidià alimentari estan i més representats i els bars i restaurants menys representats en aquesta categoria que a la resta de vies.



Perfil dels clients

La percepció dels comerciants és que els clients d'aquestes vies són majoritàriament del barri (65%) i pocs hi accedeixen en vehicle privat (35%).

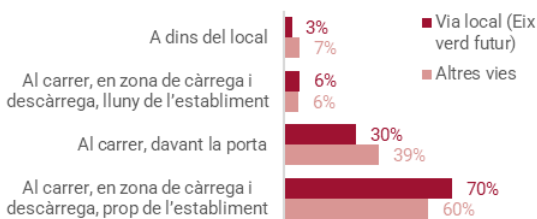


Valoració dels elements que permeten la mobilitat en vehicle privat

Facilitat d'accés al seu establiment (1 baixa / 5 alta)		
Mitjà de transport	Via local (eix verd futur)	Altres vies
Cotxe	2,7	2,5
Moto o ciclomotor	4,0	4,0
Transport públic	4,1	4,1
A peu	4,7	4,7
Bicicleta	4,4	4,2
Patinet elèctric	4,3	4,2

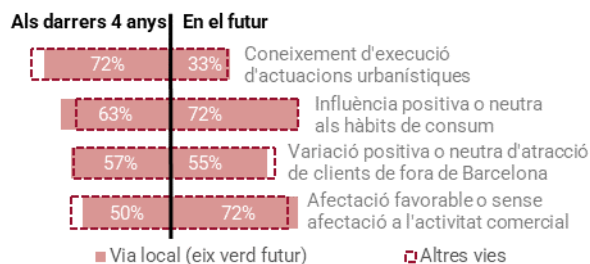
L'oferta d'aparcament de cotxes al carrer està valorat amb un 1,8 sobre 5, i fora de calçada amb 2,8 sobre 5.

Distribució urbana de mercaderies



L'oferta general de places de càrrega i descàrrega a l'entorn de l'establiment està valorat amb un 2,8 sobre 5.

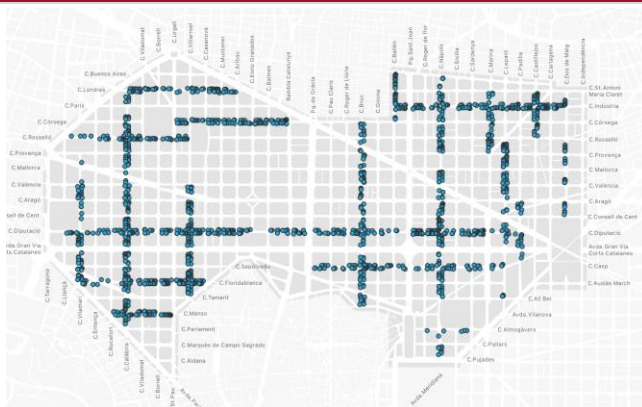
Impacte de les intervencions urbanístiques en els hàbits de consum dels clients



La percepció dels comerciants és que les actuacions urbanístiques del futur tindran major influència positiva pel comerç que les dels darrers 4 anys. Els valors de valoració són semblants a la mitjana dels valors dels comerços situats a resta de vies.

El 49% creu que els carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles són els que generen més afluència de clients, seguit dels carrers pacífics i amb poc trànsit de vehicles (33%).

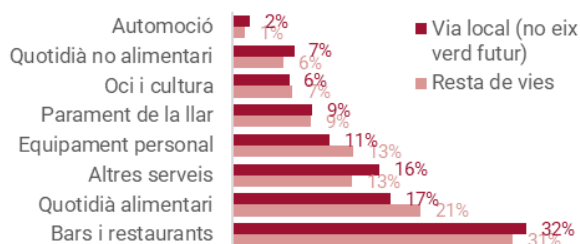
Comerços en vies locals (no eix verd futur)



Aquesta categoria està format pels **1.624 comerços** de les vies locals, però que no formaran part dels futurs eixos verds del Programa Superilles. No hi ha cap mercat municipal vinculat amb aquesta tipologia de carrer.

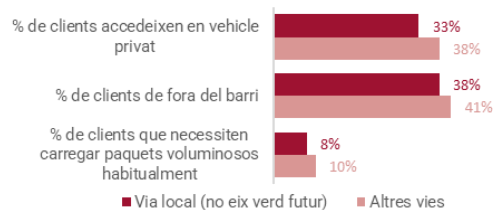
Tipologia d'establiments comercials

Els comerços d'automoció i els altres serveis estan més representats i el quotidià alimentari està menys representat en aquesta categoria que a la resta de vies.



Perfil dels clients

La percepció dels comerciants és que els clients d'aquestes vies són majoritàriament del barri (62%) i pocs hi accedeixen en vehicle privat (33%).

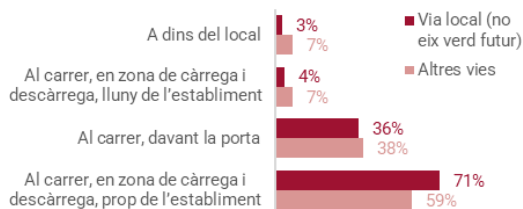


Valoració dels elements que permeten la mobilitat en vehicle privat

Facilitat d'accés al seu establiment (1 baixa / 5 alta)		
Mitjà de transport	Via local (no eix verd futur)	Altres vies
Cotxe	2,5	2,6
Moto o ciclomotor	4,0	4,0
Transport públic	4,1	4,1
A peu	4,8	4,7
Bicicleta	4,3	4,2
Patinet elèctric	4,2	4,2

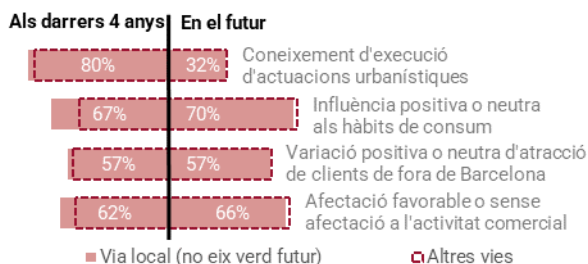
L'oferta d'aparcament de cotxes al carrer està valorat amb un 1,8 sobre 5, i fora de calçada amb 2,7 sobre 5.

Distribució urbana de mercaderies



L'oferta general de places de càrrega i descàrrega a l'entorn de l'establiment està valorat amb un 2,9 sobre 5.

Impacte de les intervencions urbanístiques en els hàbits de consum



La percepció dels comerciants és que les actuacions urbanístiques del futur tindran major influència positiva pel comerç que les dels darrers 4 anys. Els valors de valoració son semblants a la mitjana dels valors dels comerços situats a resta de vies.

El 46% creu que els carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles són els que generen més afluència de clients, seguit dels carrers pacífics i amb poc trànsit de vehicles (41%).

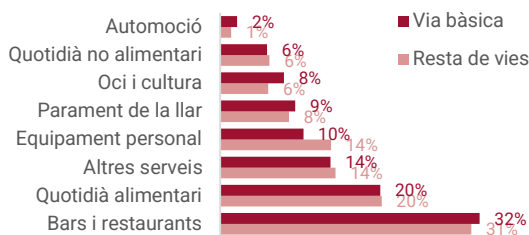
Comerços en xarxa bàsica



Aquesta categoria està format pels **1782 comerços** de la xarxa bàsica de l'Eixample amb una IMD superior als 20.000 vehicles. El 4% dels comerços estan ubicats al Mercat de la Concepció.

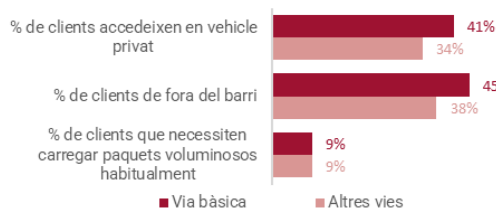
Tipologia d'establiments comercials

Els comerços d'automoció més representats i els comerços d'equipament personal menys representats en aquesta categoria que a la resta de vies.



Perfil dels clients

La percepció dels comerciants és que els clients d'aquestes vies son menys del barri (55%) que a la resta de vies, i que molt hi accedeixen en vehicle privat (41%).

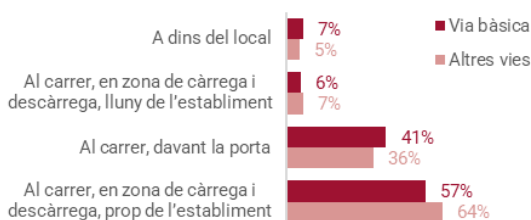


Valoració dels elements que permeten la mobilitat en vehicle privat

Facilitat d'accés al seu establiment (1 baixa / 5 alta)		
Mitjà de transport	Via bàsica	Altres vies
Cotxe	2,5	2,5
Moto o ciclomotor	4,1	3,9
Transport públic	4,1	4,0
A peu	4,6	4,7
Bicicleta	4,2	4,3
Patinet elèctric	4,2	4,2

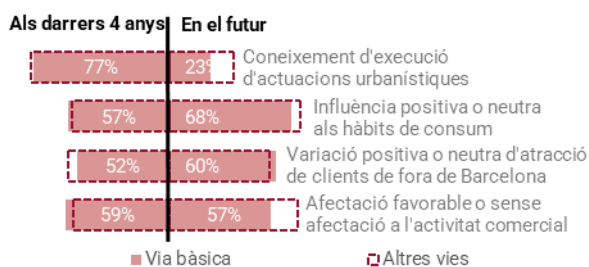
L'oferta d'aparcament de cotxes al carrer està valorat amb un 1,6 sobre 5, i fora de calçada amb 2,8 sobre 5.

Distribució urbana de mercaderies



L'oferta general de places de càrrega i descàrrega a l'entorn de l'establiment està valorat amb un 2,9 sobre 5.

Impacte de les intervencions urbanístiques en els hàbits de consum

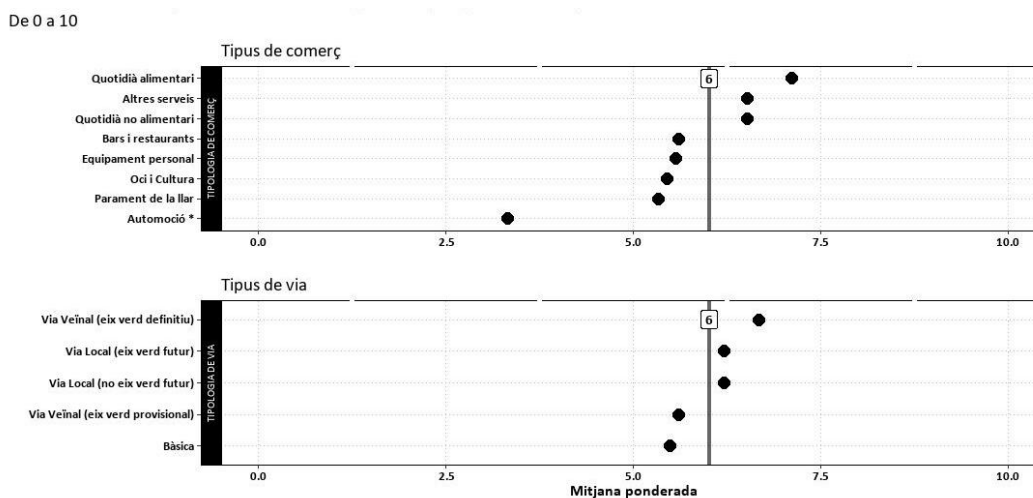


La percepció dels comerciants és que les actuacions urbanístiques del futur tindran major influència positiva pel comerç que les dels darrers 4 anys. Els valors de valoració son semblants (o lleugerament inferiors) a la mitjana dels valors dels comerços situats a resta de vies. El 49% creu que els carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles són els que generen més afluència de clients, seguit dels carrers pacífics i amb poc trànsit de vehicles (32%).

Idees clau de l'enquesta

1) La pacificació de l'Eixample reforça el comerç de proximitat

La percepció dels comerciants de l'Eixample és que fins al 40% dels seus clients venen de fora del barri. Tot i això, aquesta xifra baixa fins al 33% en el cas dels eixos verds definitius, com la Superilla de Sant Antoni, i contràriament, arriba al 45% en el cas de les vies bàsiques (carrer Aragó, València, etc.). Per tant, la percepció és que les vies més pacificades aconsegueixen atraure més clients del barri. La tipologia de comerç també influeix en el perfil dels clients. Aquells comerços que aconsegueixen captar més clients del barri són el quotidià alimentari, els altres serveis (perruqueries, tintoreries, etc.) i el quotidià no alimentari. Les futures actuacions de transformació de l'Eixample podrien consolidar aquest perfil de comerços.



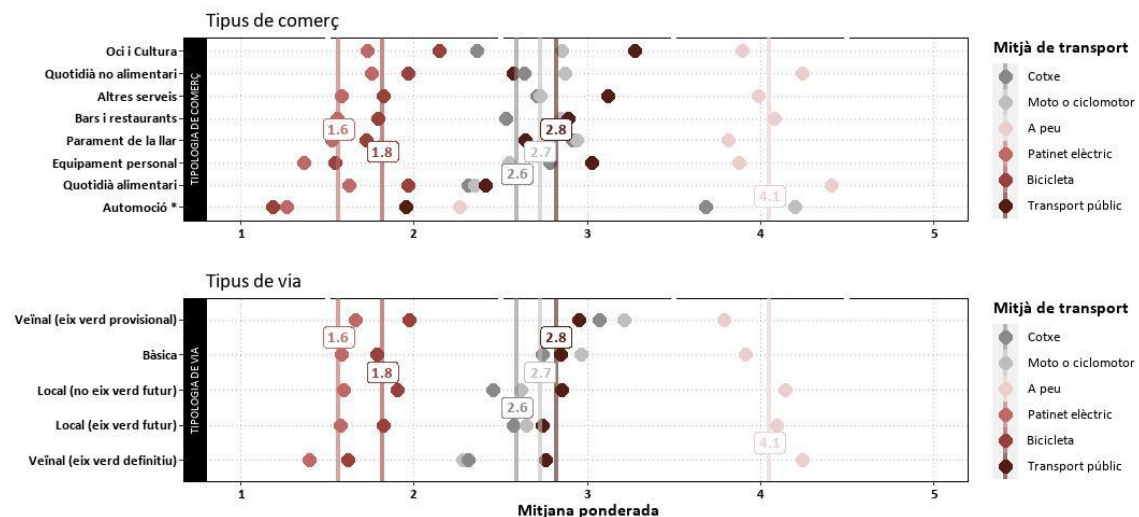
Gràfic 39. Estimació declarada de clients del barri de cada 10 clients que visiten el seu establiment, segons tipologia de comerç i via. Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. n = 976 *Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

2) El vehicle privat no és hegemònic en les compres

La gran majoria de comerciants coincideixen en el fet que els seus clients venen principalment a peu. Amb una escala de l'1 (pocs) a 5 (molts), els comerciants consideren que els que venen a peu són 4,1. El segon mitjà més utilitzat és el transport públic (2,8), i després ja trobem la moto (2,7) i el cotxe (2,6). Amb aquest escenari, pren sentit repensar la distribució de l'espai públic a favor d'aquells que més l'utilitzen. Únicament els comerciants d'automoció declaren que la moto i el cotxe són els principals mitjans per accedir al seu comerç. Aquest tipus de comerç seria el que es podria veure més afectat per les mesures de pacificació de l'Eixample.

Quan es pregunta directament sobre quin percentatge de clients consideren que accedeixen al seu establiment en vehicle privat (cotxe, moto o ciclomotor), els comerciants responen que ho fan fins al 36,5% dels seus clients. Aquest valor és molt superior en el cas dels comerços d'automoció (77,5%) i de parament de la llar (44,9%) i molt per sota de la mitjana en el comerç quotidià alimentari (28,3%).

Mitjà de transport (suposat) utilitzat pels clients segons la tipologia de comerç i de via
D'1 (poc) a 5 (molt)

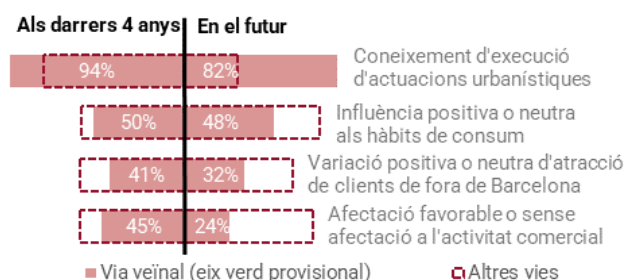


Gràfic 40. Mitjà de transport percebut utilitzat pels clients, segons tipologia de comerç i via. Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. n = 954 (cotxe); n = 963 (moto o ciclomotor); n=973 (a peu); n = 973 (patinet elèctric); n= 969 (bicicleta); n = 877 (transport públic) *Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

3) Els futurs eixos verds de l'Eixample (Consell de Cent, Rocafort i Girona) es resisteixen al canvi

Els comerços d'aquest eix són molt conscients que durant la pandèmia han substituït carrils de circulació de vehicle privat per nou espai pels vianants, mitjançant mesures d'urbanisme tàctic. També tenen clar que aquestes transformacions són efímeres, i que en un futur immediat, es transformarà completament els seus carrers, ja que formaran part dels primers eixos verds del programa Superilles.

Quan es pregunta sobre l'afectació que han tingut i tindran aquestes transformacions urbanístiques a l'activitat comercial, els comerciants d'aquests carrers en fan una valoració més aviat desfavorable (el 55% creuen que les actuacions dels darrers 4 anys han tingut una afectació desfavorable, i en un futur, fins al 76% ho consideren desfavorable, si bé, en aquest cas, la mostra és inferior a 20 casos).

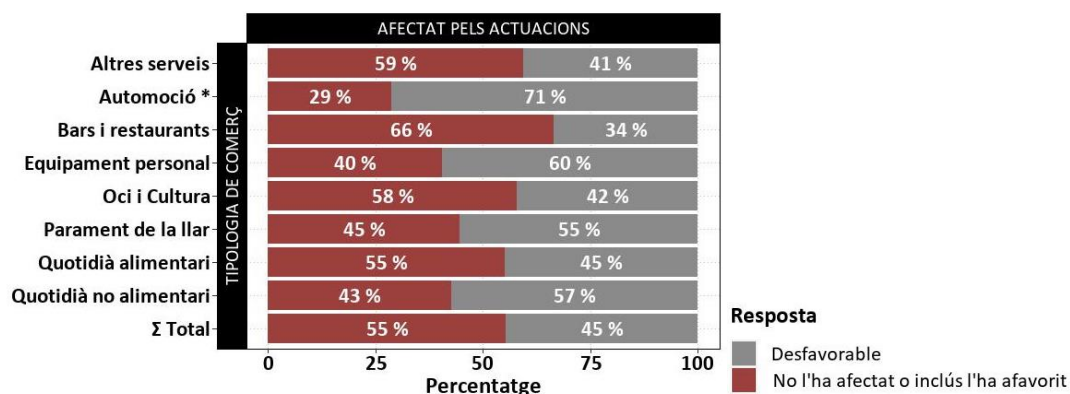


Gràfic 41. Impacte de les intervencions urbanístiques en els hàbits de consum dels clients, dels comerços dels futurs eixos verds de l'Eixample (Consell de Cent, Rocafort i Girona). Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. n = 1000

D'altra banda, els comerciants d'aquest carrer també són els que declaren que els seus clients tenen una major dependència del vehicle privat, ja que apunten que el 43,8% d'aquests accedeixen al seu establiment en cotxe, motocicleta o ciclomotor. Aquesta xifra és 7 punts superiors a la mitjana de tot l'Eixample, que és del 36,5%.

4) Els comerços d'automoció són qui veuen en menys bons ulls la pacificació de l'Eixample

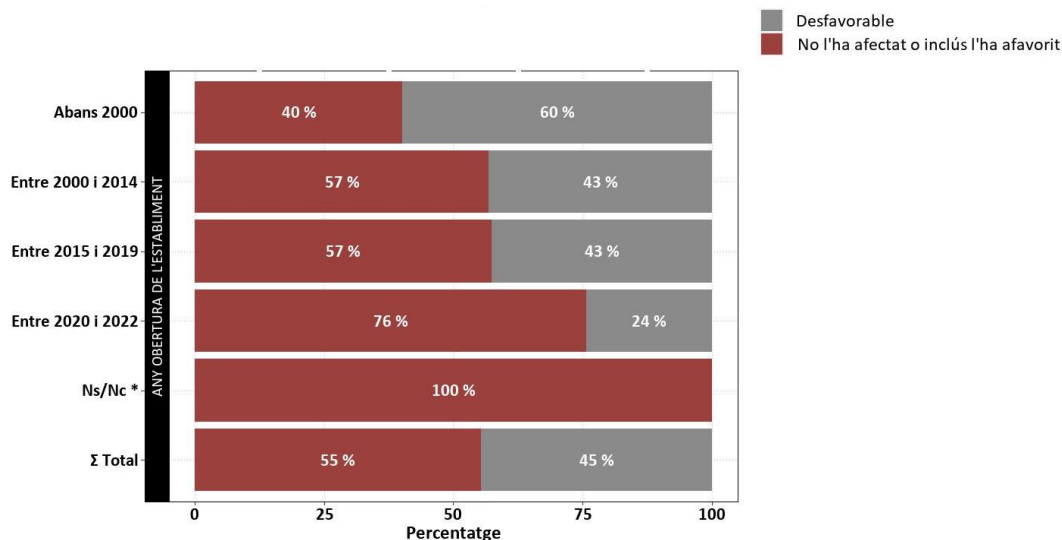
Malgrat que aquesta categoria sigui poc nombrosa (representen l'1,6% de l'univers d'aquest estudi), tenen una percepció diferent de l'afectació al comerç de les actuacions urbanístiques de pacificació. Fins al 71% dels comerciants enquestats d'aquesta categoria declaren que aquestes actuacions han tingut una afectació desfavorable a l'activitat comercial del seu establiment.



Gràfic 42. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a l'activitat comercial del seu establiment, segons tipologia de comerç. Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. n = 743. *Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

5) Els comerços més nous valoren millor les actuacions de pacificació de l'Eixample

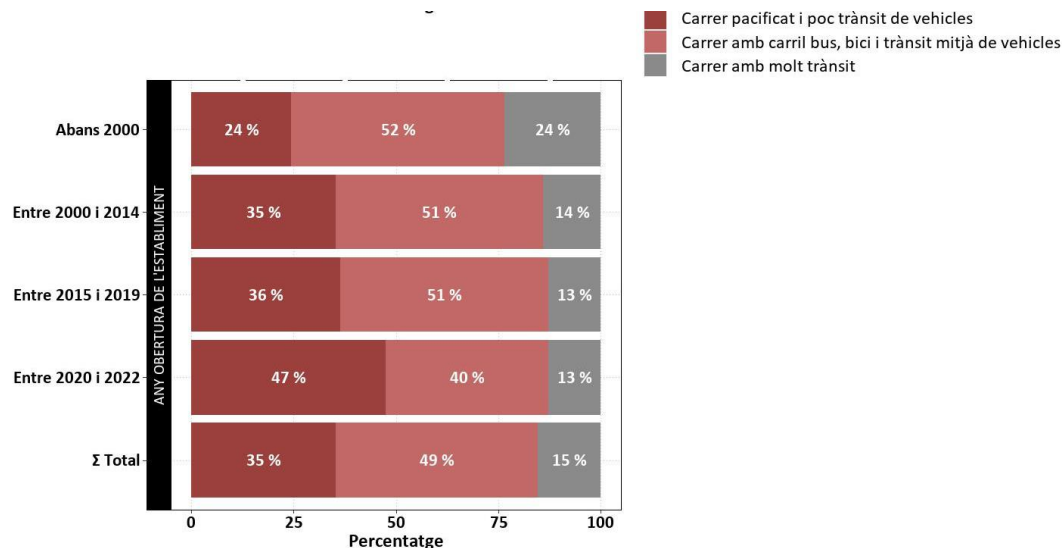
Els comerços constituïts a partir del 2020 són els que creuen en major proporció que les actuacions urbanístiques de pacificació executades els últims quatre anys en el seu entorn no han afectat o inclús l'ha afavorit.



Gràfic 43. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a l'activitat comercial del seu establiment, segons antiguitat. Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. n = 743

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

A més, els comerços més nous (oberts a partir del 2020) també creuen que els carrers pacificats i amb poc trànsit són aquells que generen major afluència de clients. Contràriament, els comerços més antics (oberts abans del 2000) són els qui amb major proporció creuen que els carrers amb molt trànsit són els que generen major afluència de clients.



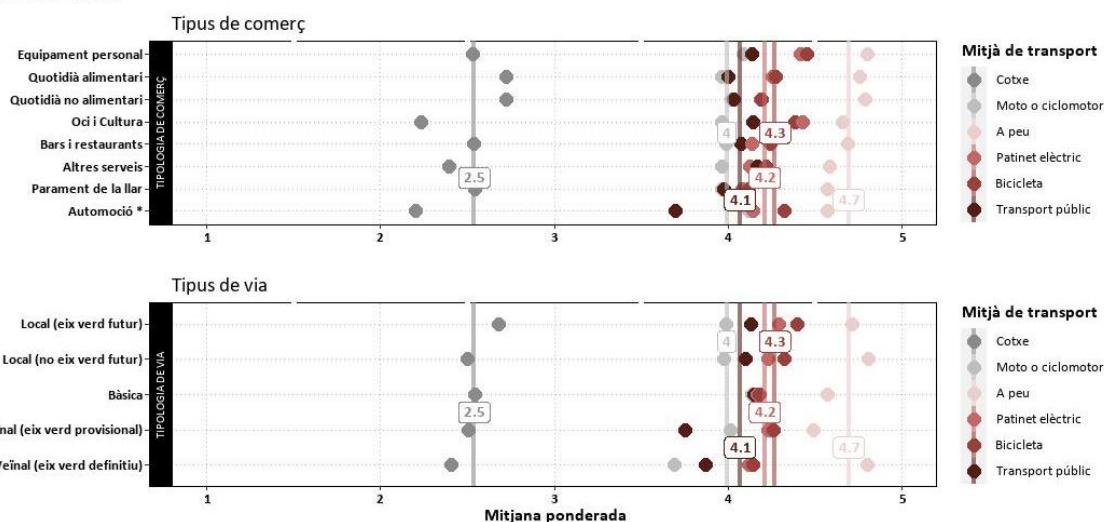
Gràfic 44. Tipus de carrer que genera més afluència de clients en el seu establiment comercial, segons antiguitat. Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. n = 960. *Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

6) L'accessibilitat a l'Eixample és molt bona per a tots els mitjans sostenibles

Els comerciants no qüestionen la bona accessibilitat en mitjans sostenibles de què disposa l'Eixample. De fet, amb una escala de l'1 (baixa) al 5 (alta), l'accessibilitat a peu està valorada amb un valor de 4,7, i el segueixen la bicicleta (4,3), el patinet elèctric (4,2) i el transport públic (4,1).

D'altra banda, la percepció que el barri és poc accessible al cotxe està estesa, i aquesta característica és valorada en un 2,5.

D'1 (poc) a 5 (molt)



Gràfic 45. Valoració de l'accessibilitat al comerç segons mitjà de transport, tipologia de comerç i via. Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. n = 984 (cotxe); n = 987 (moto o ciclomotor); n = 992 (a peu); n = 982 (patinet elèctric); n = 981 (bicicleta); n = 986 (transport públic). *Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

7) Els mitjans de transport més sostenibles encara no han penetrat en la distribució urbana de mercaderies

La gran majoria de comerços (80%) reben les mercaderies com a mínim en cotxe o furgoneta. El 40% dels comerços també declaren que els arriben mercaderies en camió o tràiler. Només un 2% afirmen que reben mercaderies en bicicleta o tricicle de càrrega.

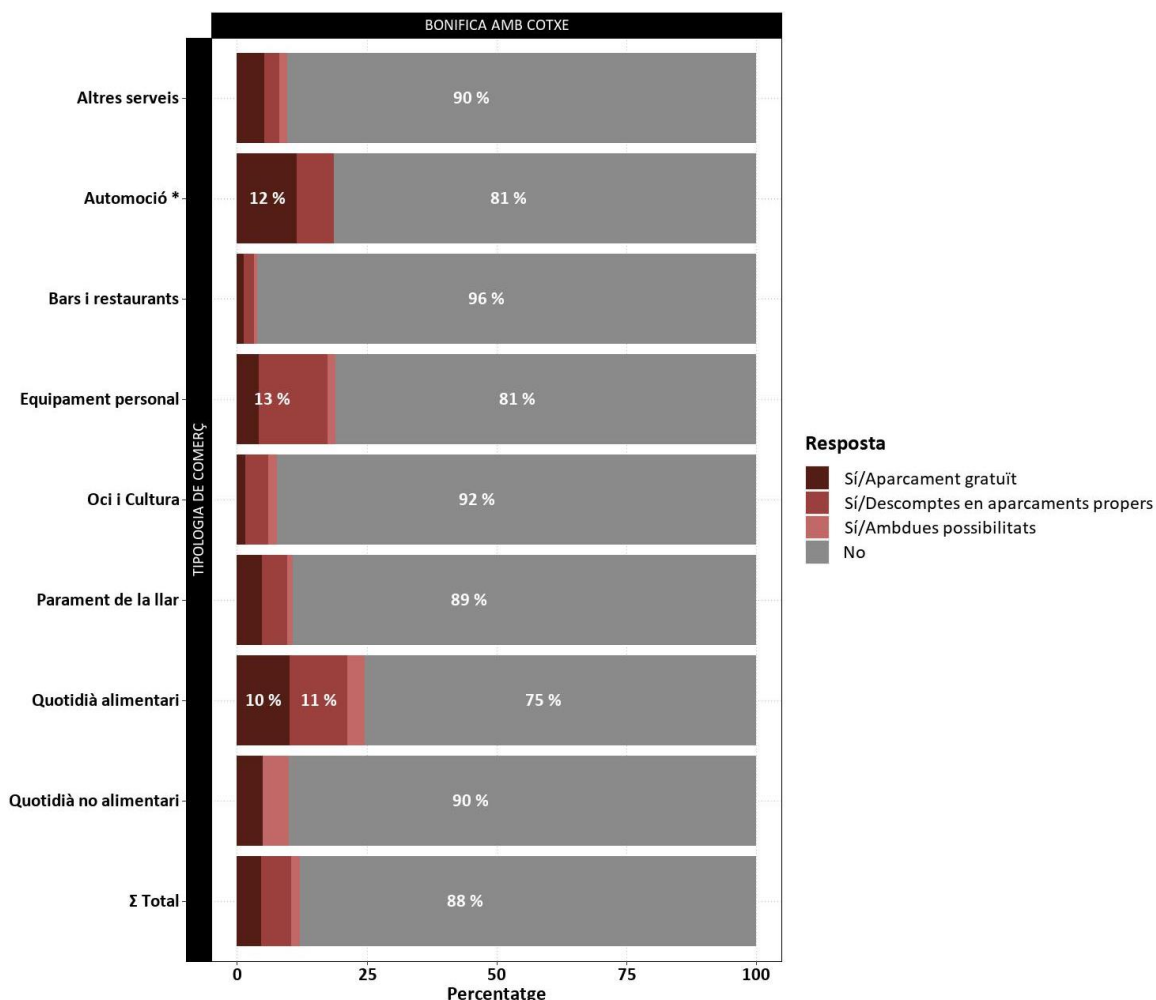
El lliurament a domicili no és un servei generalitzat (només en disposen el 44% dels comerços), i varia molt en funció de la tipologia de comerços. Aquells establiments on els clients necessiten carregar objectes voluminosos i pesants, botigues de parament de la llar i de quotidià alimentari, són els que tenen uns nivells més alts de serveis de lliurament a domicili (75% i 62%, respectivament).

La tipologia de comerç determina el tipus de vehicle utilitzat per a fer aquest lliurament a domicili. Quan es realitza des de botigues d'equipament personal, oci i cultura i parament de la llar, es fa majoritàriament en furgoneta. O fins al 26% dels comerços de parament de la llar fan aquest lliurament en camió o tràiler! En contraposició, el lliurament a domicili des de bars o restaurants es fa principalment amb moto o ciclomotor, bicicleta o tricicle de càrrega, o inclús patinet elèctric.

Altres iniciatives com la DUM nocturna és residual; només en fan ús el 6% dels comerços.

8) L'aparcament es bonifica en comerços de quotidià alimentari, d'equipament personal i d'automoció

S'ha preguntat als comerciants si bonifica d'alguna manera l'aparcament als seus clients que venen a comprar en cotxe, i de quina manera ho fan. Un 12% dels comerciants declaren que ofereixen algun tipus de bonificació, sigui aparcament gratuït o descomptes en aparcaments propers, als seus clients. Aquest valor és molt superior en els comerços de quotidià alimentari (fins a un 25%) o d'equipament personal i automoció (fins a un 19%).



Gràfic 46. Tipus de bonificació declarat que els comerciants apliquen als seus clients que venen a comprar en cotxe, segons tipologia de comerç. Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. n = 1000. *Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

5.2. Percepció dels clients-conductors de l'Eixample

A continuació s'explica la percepció dels clients-conductors sobre la mobilitat i les actuacions urbanístiques que s'estan duent a terme a l'Eixample. Els resultats provenen de l'enquesta a clients-conductors de l'Eixample (vegeu l'Annex III). S'ha considerat com a **client-conductor aquella població que es desplaça a l'Eixample en vehicle privat motoritzat, sigui cotxe, moto o ciclomotor, i que a la vegada fa una compra o consumició en un dels seus establiments (comerços o bars, restaurants o d'altres serveis) durant aquell mateix dia**. En la majoria de casos, es donaran els resultats diferenciats entre si els usuaris anaven en cotxe o bé en moto/ciclomotor, ja que les percepcions són bastant particulars per a cadascun dels mitjans.

Segons dades de l'EMEF 2019, aquests desplaçaments representen el 23,6% de tots els que es desplacen a l'Eixample en un dia feiner. Per tant, representa un percentatge petit de la població mòbil a l'Eixample, però sí un col·lectiu que podria veure's afectat per la implantació de les noves actuacions de pacificació urbana i que comporten una millora de l'habitabilitat urbana en detriment de l'ús dels vehicles privats motoritzats. Com s'ha vist, de tots els desplaçaments que es fan en vehicle privat en aquest districte, el motiu treball encara és l'activitat que capta més usuaris, mentre que per compres o oci el vehicle privat té molta menor penetració.

Dades globals de l'enquesta

Perfil sociodemogràfic dels enquestats

El primer element que es vol posar de manifest és el perfil sociodemogràfic de les persones enquestades. D'entrada, el sexe i l'edat estava condicionat per l'estratificació prèvia obtinguda a partir de l'EMEF 2019. Així, en el cas del cotxe, el **gènere** està molt equilibrat (51% són homes), mentre que en el cas de la moto, hi ha un clar biaix on els homes són més representats (fins al 74%). Pel que fa a l'edat, els usuaris de la moto són més joves que els del cotxe. El 25% dels usuaris de la moto tenen entre 18 i 29 anys (en cotxe són la meitat, el 12%), i de 65 anys i més només representen el 2% (en cotxe, són fins al 25%).

Si s'observa la **situació laboral**, en el cas de la moto fins al 91% dels clients treballen, i només un 3% estan jubilats. En cotxe, els treballadors representen al 74% dels clients, i té major pes els jubilats (fins el 20%). Els estudiants estan més representats entre els usuaris de motos (fins al 4%) que de cotxe (2%).

Quant a **nivell d'estudis**, no s'observen diferències apreciables entre el cotxe i la moto. El 58% tenen estudis superiors, el 35% estudis secundaris i el 7% o bé no tenen estudis o bé estudis primaris.

Pel que fa al **lloc de residència**, la majoria de clients que accedeixen a l'Eixample en vehicle privat són de Barcelona. Només el 30% dels que ho fan en moto resideixen fora de la ciutat, i en el cas de la moto representen el 39%.

Característiques generals dels desplaçaments

El **motiu principal** dels desplaçaments a l'Eixample, que en algun moment del dia ha realitzat o realitzarà una compra o consumició, no és la compra o fer una consumició/àpat. En el cas dels usuaris en cotxe, el 55% declaren un altre motiu principal, i en el cas de les motos, fins a un 75% declaren un altre motiu. Les compres o consumicions esdevenen, per aquests casos, una activitat addicional, que complementa

la seva activitat principal. Així, el vincle entre comerç i vehicle privat esdevé encara més feble, sobretot en el cas dels usuaris en moto.

Pel que fa a l'**origen del desplaçament**, aquest està molt associat amb el lloc de residència, que ja s'ha explicat en l'apartat anterior. Tot i això, són fins i tot inferiors els desplaçaments amb origen fora de Barcelona: tan sols representen el 18% dels fets en moto, i fins al 33% dels fets en cotxe. Si s'observa el **temps del desplaçament**, es constata com el 42% dels desplaçaments en cotxe i el 72% dels desplaçaments en moto són inferiors als 20 minuts. Els desplaçaments més llargs, de més de 45 minuts només representen el 14% dels realitzats en cotxe i l'1% dels realitzats en moto.

El principal **motiu declarat per dur a terme el desplaçament en vehicle privat** és per comoditat en el cas del cotxe (32%) i perquè és el mitjà més ràpid (43%) en el cas de la moto. Pel cotxe també és significativament el fet d'haver de carregar paquets voluminosos o pesants (27% de les respostes), i per la moto la comoditat (41%).

El **lloc d'aparcament** és factor determinant de la mobilitat en vehicle privat a l'Eixample, i on hi ha les majors diferències entre la moto i el cotxe. El 97% de les persones que van en moto o ciclomotor a l'Eixample hi ha aparcats gratuïtament, mentre que en cotxe només ho han fet el 45%, ja sigui reservat en destinació (39%) com al carrer (6%). Per la resta d'aparcaments, aquells que són de pagament, tenen una despesa mitjana de 7,1€. La **valoració de l'oferta d'aparcament** per part dels usuaris del cotxe obté una puntuació baixa, de 2,4 sobre 5, i que és més baixa fins i tot pels usuaris que hi accedeixen des del mateix Eixample.

Finalment, pel que fa al **motiu d'elecció d'aquesta zona de Barcelona** per efectuar la compra o consumició, la majoria dels enquestats (61%) han respost per proximitat o perquè els venia de camí. El segon i tercer motiu, però a molta distància del primer motiu, han respost per la qualitat de l'oferta comercial i d'oci i restauració (12%) i per la bona relació qualitat/preu dels productes que volen comprar (12%). Encara són poques persones que valoren qüestions que puguin distingir l'Eixample de la resta de zones comercials, o que realitzin el desplaçament expressament a l'Eixample per a fer aquestes compres. Només un 9% valoren l'oferta comercial, d'oci i restauració, o només el 7% valora que hi hagi productes o establiments que només els troba en aquest barri.

Ús habitual del vehicle privat en els hàbits de consum i impacte de les intervencions urbanístiques (global, cotxe i moto)

S'ha preguntat quin era el **mitjà de transport que habitualment s'utilitza per accedir a l'Eixample**, podent respondre fins a un màxim de 3 mitjans. Fins a un 31% de les persones que han vingut en cotxe, i un 14% dels que han vingut en moto o ciclomotor, també ho fan habitualment en transport públic. Caminar és també una alternativa per al 15% dels usuaris/es en cotxe i per al 16% dels usuaris/res de la moto.

El 100% dels motoristes habitualment venen en moto, i el 96% dels usuaris en cotxe habitualment ho fan en cotxe, fet que significa la baixa multimodalitat d'aquests usuaris amb altres mitjans de transport.

La resposta varia quan es pregunta sobre el **mitjà de transport que fa habitualment per desplaçar-se per l'Eixample**. En aquest cas, caminar és predominant tant pels usuaris en cotxe com en moto. Tot i això, el 67% dels usuaris de moto també fan servir aquest mitjà motoritzat per aquest tipus de desplaçament.

Quan es pregunta per la **frequència en què es va a l'Eixample en vehicle privat** i aprofita per fer-hi una compra o consumició, el 85% dels usuaris/es de la moto respon que hi van com a mínim una vegada a

la setmana, inclòs un 54% que hi venen cada dia o gairebé cada dia. Pel que fa als usuaris del cotxe, fins a un 66% responen que hi van un mínim d'una vegada a la setmana.

L'enquesta també constata com els **hàbits de consum d'aquestes persones pràcticament no s'han modificat a conseqüència de les actuacions de pacificació del trànsit que s'han realitzat a l'Eixample els darrers anys**. De fet, fins a un 70% dels usuaris de cotxe i un 82% dels usuaris de la moto declaren que aquestes actuacions no han influït els seus hàbits de consum.

Tanmateix, quan es pregunta sobre **l'afectació en els seus hàbits de consum a conseqüència de les futures actuacions urbanístiques**, els resultats no són tan satisfactoris. En aquest cas, només el 51% dels usuaris en cotxe i 61% dels usuaris en moto declaren que els seus hàbits de consum no es veuran influïts, i hi ha un conjunt destacable que respon que declara que comprarà menys a l'Eixample (44% dels usuaris del cotxe i 34% dels usuaris de la moto).

Finalment, també es pregunta la valoració del **grau d'afectació de les actuacions de pacificació del trànsit en l'ús de diferents mitjans de transport per accedir a l'Eixample**. Els mitjans que la pacificació ha propiciat un major ús són la bicicleta (80-81%), seguit del caminar (31% dels usuaris de la moto i 44% dels usuaris del cotxe) i del transport públic (23% dels usuaris de la moto i 42% dels usuaris del cotxe). El cotxe apareix com el mitjà més perjudicat per la implantació d'aquestes actuacions de pacificació urbana. Un 52% dels usuaris de moto i un 27% dels usuaris del cotxe declaren que l'utilitzaran menys.

Predisposició al canvi modal

L'últim bloc d'aquesta enquesta estava enfocat a conèixer la predisposició al canvi modal dels clients-conductors de l'Eixample.

En primer lloc, s'ha preguntat als enquestats si s'han **plantejat fer servir un altre mitjà de transport més sostenible per al seu desplaçament d'avui**. Tan sols el 17% dels usuaris de la moto i el 12% del cotxe han respost que sí. Com més jove, més predisposició al canvi modal (fins al 21% en el cas dels joves de 18 a 29 que venien en cotxe). A més a més, la població que ve de fora de Barcelona té més predisposició al canvi modal que la gent que ve de l'Eixample o de la resta de Barcelona. A major nivell d'estudis, en general, també major predisposició al canvi modal. El que realitzen els desplaçaments per motiu feina i estudis també són els que tenen major predisposició al canvi modal. Per contra, els que es desplacen per motiu compres tenen menor predisposició al canvi modal que la resta.

En segon lloc, s'ha preguntat sobre quins són els motius **pels quals no ha utilitzat un mitjà de transport alternatiu al vehicle privat**. Els motius principals (tant en cotxe com en moto) són la comoditat i el temps de desplaçament. En el cas de la moto, un 79% també responen que el fet de trobar aparcament fàcilment o tenen aparcament assegurat, no tenen la necessitat d'utilitzar un mitjà alternatiu. En el cas del cotxe, un 56% responen que necessiten carregar paquets voluminosos i pesants.

En el sentit contrari, gairebé ningú respon que utilitza el vehicle privat perquè sigui més barat. La influència de la covid-19 també és residual, i molt poques persones responen que utilitzen el vehicle privat per evitar el risc de contagi al transport públic. L'oferta de carrils bicicleta no és un limitant a l'ús de mitjans alternatius, i l'oferta de transport públic només és considerada com a deficient per un 30%-32% dels usuaris del vehicle privat.

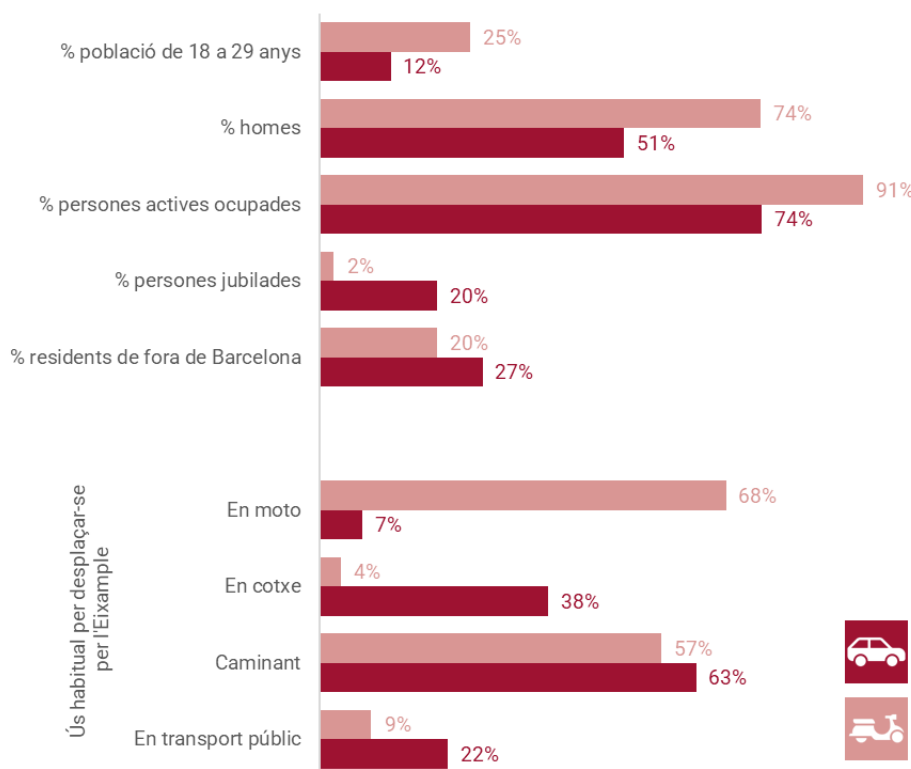
Idees clau de l'enquesta

1) Motoristes joves, homes, ocupats i unimodals; conductors de cotxes més transversals i multimodals

El perfil de client-conductor de l'Eixample presenta característiques diferenciades segons si s'hi accedeix en moto o ciclomotor, o bé en cotxe. El col·lectiu de motoristes està més masculinitzat (74% homes) i té una major proporció de població jove (25% tenen entre 18 a 29 anys, respecte al 12% d'usuaris de cotxe). Aquest fet també està vinculat amb la situació laboral. En el cas de la moto fins al 91% és població activa i ocupada, i només un 2% estan jubilats. En cotxe, en canvi, la població activa ocupada representa el 74% del total, i a més a més, té una major notorietat les persones jubilades (representen el 20%). Els estudiants estan més representats entre els usuaris de motos (4%) que de cotxe (2%).

Les dades també revelen un fet que podria semblar inversemblant: la majoria de clients que accedeixen a l'Eixample en vehicle privat són de Barcelona. Tan sols el 20% dels que ho fan en moto i el 27% dels conductors de cotxe resideixen fora de la ciutat.

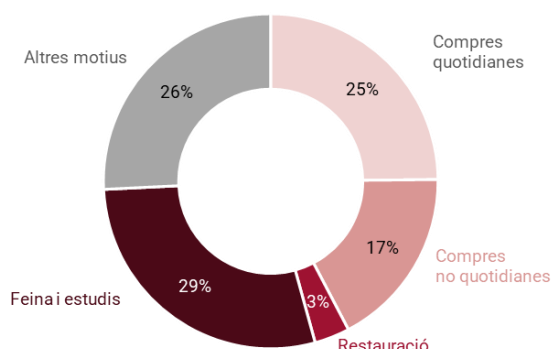
La multimodalitat és un altre factor diferenciador entre conductors de cotxe i motoristes. Els usuaris del cotxe són més multimodals, és a dir, utilitzen més habitualment d'altres mitjans de transport per desplaçar-se per l'Eixample (63% també camina i 22% també utilitza el transport públic). Un 63% dels motoristes, en canvi, utilitzen fins i tot aquest mitjà de transport pels desplaçaments interns de l'Eixample.



Gràfic 47. Característiques sociodemogràfiques dels usuaris de moto i cotxe. Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1014

2) La diversitat d'usos de l'Eixample, component principal d'atracció de clients en vehicle privat

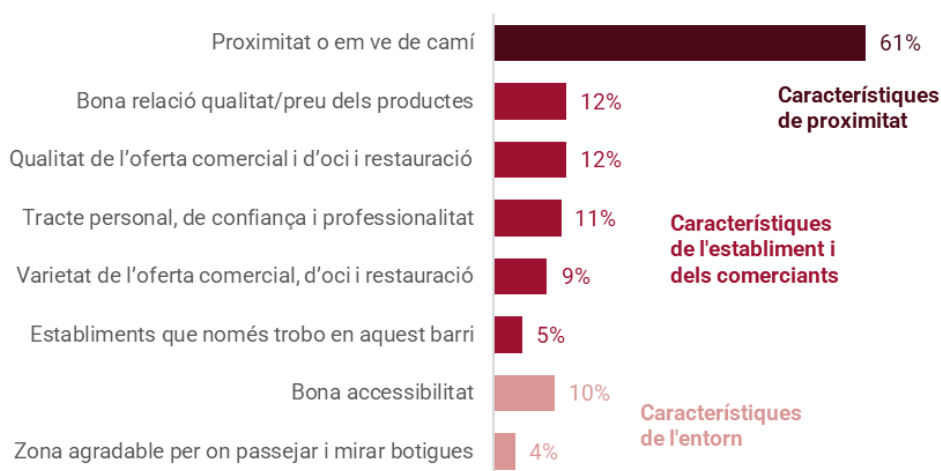
La principal diferència del centre comercial obert de l'Eixample, d'un centre comercial ubicat a una zona periurbana i perifèrica, és que l'Eixample acull una gran varietat d'activitats i usos (residencial, oficines, comercial, equipaments, etc.). A partir dels resultats de l'enquesta, s'observa com aquest és un factor determinant per explicar com la majoria dels clients que han accedit en vehicle privat als seus establiments no ho han fet exclusivament per fer-hi una compra. De fet, el motiu principal d'aquest desplaçament en cotxe és la feina o estudis (29%) o d'altres motius (26%) no relacionats amb una compra o consumició a l'Eixample. Com s'ha vist en la Part I d'aquest document, l'Eixample és un districte que atrau molts desplaçaments diàriament i a més, és el districte on la mobilitat laboral té un major pes relatiu.



Gràfic 48. Motiu d'elecció d'aquesta zona de Barcelona per fer la compra o consumició

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1014

D'altra banda, també destaca el fet que el principal motiu d'elecció d'aquesta zona per a fer-hi una compra o consumició sigui per proximitat o perquè em venia de camí. Les característiques de l'entorn (bona accessibilitat en transport públic, zona agradable per on passejar) o les característiques dels establiments comercials (qualitat o varietat de l'oferta comercial, bon tracte dels comerciants, exclusivitat d'establiments, etc.) no tenen un pes gaire important en el motiu d'elecció de l'Eixample com a zona on realitzar compres o consumicions.



Gràfic 49. Motiu d'elecció d'aquesta zona de Barcelona per fer la compra o consumició

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1014

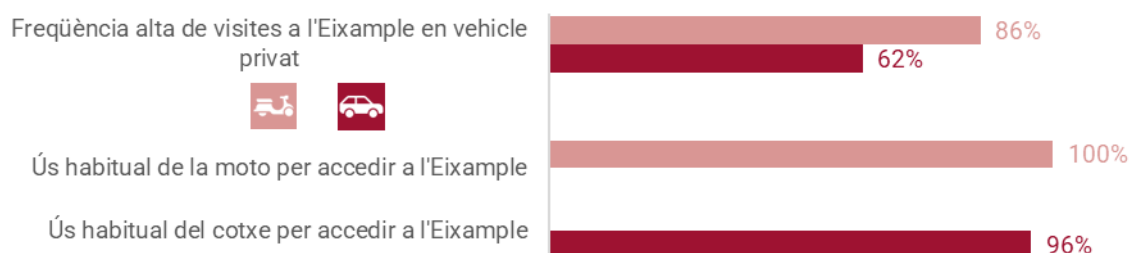
Tot això fa entreveure que les mesures de pacificació difícilment afectaran l'activitat comercial, doncs l'Eixample capta molts desplaçaments ineludibles (feina, gestions, estius...) que s'hauran de continuar fent (potser amb un altre mitjà de transport) malgrat aquesta pacificació. De fet, son preciosament les persones que es desplacen a l'Eixample com a motiu principal per feina o estius qui declara una major predisposició al canvi modal.

3) La fidelitat i la recurrència, característiques intrínseques dels usuaris dels vehicle privat

El 100% dels usuaris en moto i el 96% dels usuaris en cotxe fan servir el mateix mitjà habitualment per accedir a l'Eixample. Són poques les persones que utilitzen mitjans alternatius. Aquest fet constata la gran fidelitat que tenen els seus usuaris en utilitzar exclusivament el mateix mitjà de transport privat per accedir a l'Eixample.

D'altra banda, fins a un 62% dels usuaris en cotxe i el 86% dels usuaris en moto van a l'Eixample un mínim d'una vegada a la setmana. Aquest fet demostra que el vehicle privat, i més particularment la moto, no s'utilitza prioritàriament per desplaçaments esporàdics, sinó que és el mitjà d'ús habitual d'aquest districte per aquests usuaris.

Complementàriament també es veu com la freqüència habitual augmenta com és a prop és l'origen del desplaçament.



Gràfic 50. Freqüència de visites a l'Eixample en vehicle privat i ús habitual del vehicle privat per accedir a l'Eixample (mínim d'una vegada a la setmana). Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1014

4) La comoditat i la rapidesa, principals elements explicatius de l'ús del cotxe i la moto

A l'hora de respondre quin és el motiu principal de l'elecció del vehicle per aquest desplaçament, l'opció més valorada pels usuaris del cotxe, de forma esporàdica, és la comoditat (32%), i de la moto perquè és més ràpid (43%) seguit de la comoditat (41%). A més, quan es demana quin és el motiu pel qual no s'ha plantejat fer el canvi modal en mitjans més sostenibles en el desplaçament d'avui, la principal resposta encara és la comoditat (93% entre els usuaris de la moto i 81% entre els usuaris del cotxe). La rapidesa continua tenint un pes determinant en les respostes de la pregunta del canvi modal (86% entre usuaris de la moto i 60% del cotxe). D'altra banda, la necessitat de carregar objectes voluminosos i pesants també és un factor força important entre els usuaris del cotxe (56% declaren que un dels motius per no haver fet canvi modal és aquest).

	Usuaris del cotxe		Usuaris de la moto o ciclomotor	
	Motiu principal ús cotxe (resposta esporàdica)	Motiu per no haver fet canvi modal	Motiu principal ús moto (resposta esporàdica)	Motiu per no haver fet canvi modal
Comoditat	32%	81%	41%	93%
Rapidesa	12%	60%	43%	86%
Càrrega d'objectes pesants	27%	56%	2%	19%

Gràfic 51. Motius d'elecció del vehicle privat per fer el desplaçament, i motiu per no haver fet canvi modal en un mitjà alternatiu al vehicle privat. Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1014

5) Les compres quotidianes, generadores de desplaçaments interns en cotxe per facilitar el transport de paquets voluminosos i pesants

A l'Eixample hi ha persones que agafen el cotxe o la moto per anar a comprar al barri, on tenen aparcament gratuït reservat en destinació. Així, fins a un 19% dels desplaçaments dels usuaris que realitzen una compra o consumició tenen l'origen al mateix Eixample. Moltes d'aquestes persones són veïns/nes que necessiten carregar compres o paquets voluminosos. De fet, el principal motiu dels desplaçaments interns en cotxe són perquè necessitava carregar paquets voluminosos o pesants. A més, fins al 63% dels usuaris en cotxe que van a fer compres quotidianes, declaren que ho fan en cotxe per aquest motiu.

En últim lloc, anotar que aquest aspecte dificulta la predisposició al canvi modal, doncs aquest grup (els que fan compres quotidianes) són els que estan menys disposats a fer el canvi modal. Menys d'un 7% s'havien plantejat utilitzar un mitjà de transport alternatiu al vehicle privat.

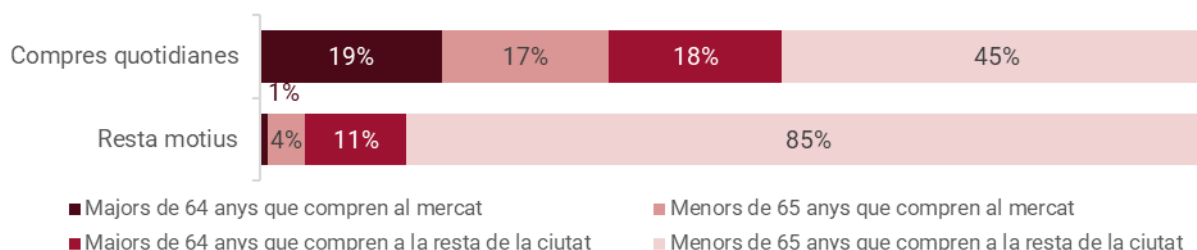


Gràfic 52. Percentatge de compres quotidianes i elecció del cotxe per haver de carregar objectes pesants o voluminosos, entre els desplaçaments interns a Barcelona. Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 613

6) Els mercats municipals, pols d'atracció per les compres quotidianes de la gent gran

Alguns mercats de l'Eixample tenen aparcament reservat per als seus clients. Aquest factor incideix en el fet que el 35% dels usuaris en cotxe i fins al 46% dels usuaris en moto que es desplacen en vehicle privat per a fer compres quotidianes, ho facin a un mercat municipal. Per a la resta de motius, el mercat només representa el tipus d'establiment del 5% dels desplaçaments en destinació a l'Eixample.

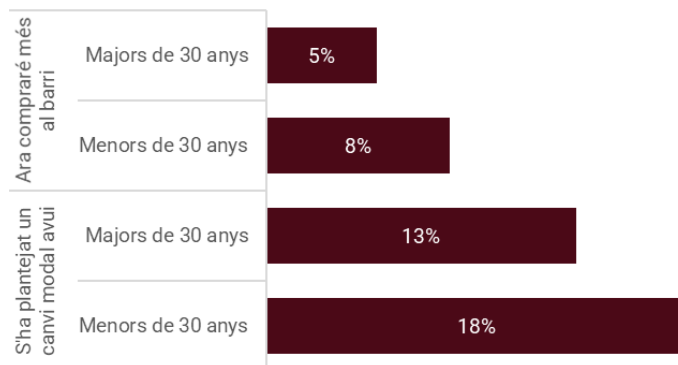
D'altra banda, la gent gran (majors de 64 anys) és el principal col·lectiu que es desplaça en vehicle als mercats municipals per compres quotidianes (representen el 53%). Per a la resta de motius, només representen el 12% dels conductors, comptant tant conductor de cotxe com de moto.



Gràfic 53. Grups d'edat, segons lloc de compra (mercat o d'altres) i segons motiu (compres quotidianes o resta de motius). Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1014

7) La població jove, més predisposada al canvi modal i a seguir comprant al barri

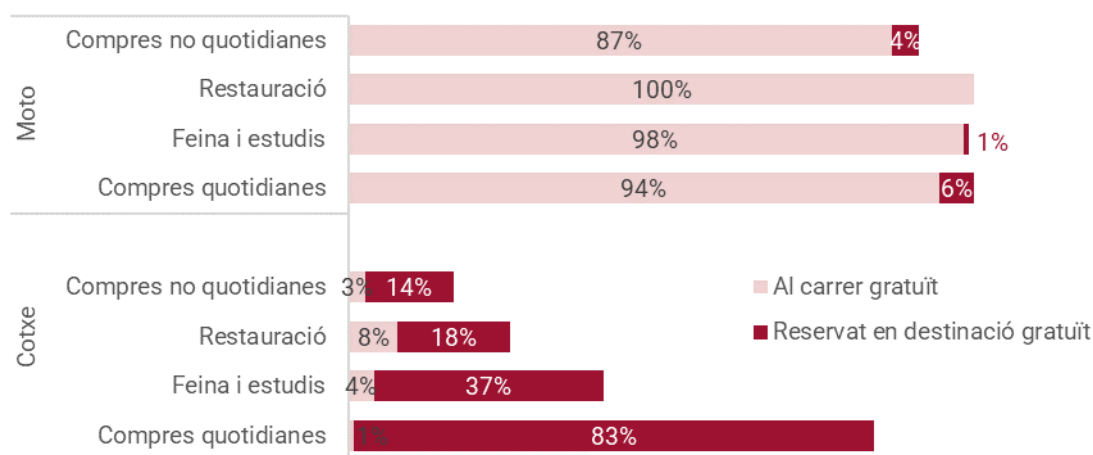
La població més jove creuen que compraran més en aquest barri després de l'execució de les futures actuacions de pacificació del trànsit a l'Eixample i està més disposada al canvi modal. A diferència de la resta de grups d'edat, la població de 18 a 29 anys consideren en major proporció que compraran més al barri a conseqüència de les futures actuacions urbanístiques. Aquest grup de població també té més predisposició a fer servir un altre mitjà de transport per al seu desplaçament d'avui.



Gràfic 54. Predisposició al canvi modal i canvi de freqüència de les compres a causa de les actuacions de pacificació, segons grup d'edat. Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1014

8) L'aparcament gratuït, un factor determinant que facilita la mobilitat en vehicle privat.

La gratuïtat de l'aparcament és un factor clau que facilita els desplaçaments tant en moto com en cotxe a l'Eixample. De fet, el 97% dels desplaçaments en moto no paguen per aparcar, i ho poden fer al carrer. En cotxe, la gratuïtat està més estesa en aparcaments reservats en destinació (fins al 39%), molt vinculat a les compres quotidianes, però també per motius feina i estudis. El 83% de les compres quotidianes en cotxe i el 37% dels desplaçaments per motiu feina o estudis es fan en aparcaments gratuïts reservats en destinació.



Gràfic 55. Tipus d'aparcament gratuït en els desplaçaments a l'Eixample, segons mode i motiu. Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1014. NOTA: L'aparcament gratuït al carrer a l'Eixample en cotxe correspon a operacions d'aparcament entre les 20h i les 8/9h del matí, que en dia feiner és gratuït. A més a més, en aquest horari també es pot fer ús de places de càrrega i descàrrega, així com, d'alguns carrils multi-ús. Algunes enquestes també s'han fet en dissabte, quan l'àrea blava i verda de l'Eixample és gratuïta, o bé tot el dia, o bé només a la tarda

9) Els compradors ocasionals o no quotidians i clients de restaurants, els més predisposats a pagar per l'aparcament.

El perfil de client que aparca pagant fora de la calçada presenta unes característiques molt particulars. D'entrada, és més freqüent entre els clients que venen fora de la ciutat de Barcelona (representa el 55% del seu lloc d'aparcament), però encara és més comú entre aquells que van a l'Eixample a restaurants (fins al 62%) o que hi van a fer compres ocasionals o no quotidianes (fins al 65%).

La despesa mitjana dedicada a aparcament de pagament és de 7,1€. Els residents de fora de Barcelona paguen de mitjana 9,1€, una xifra superior als residents de la ciutat (5,8€). El motiu del desplaçament també genera diferències. Els motius que condicionen despeses més elevades són la restauració (9,2€), mentre que en els desplaçaments per compres quotidianes (5,6€) o compres no quotidianes (6,7€), la despesa en aparcament és inferior.



Gràfic 56. Ventall de despeses dedicades a aparcament en els desplaçaments a l'Eixample, segons motiu del desplaçament. Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 104

10) Les actuacions de pacificació del futur, suscitadores de menor expectació positiva en el canvi d'hàbits de consum que les actuacions de pacificació actuals

Els hàbits de consum declarats pels clients de l'Eixample no s'han modificat de manera rellevant a conseqüència de les actuacions de pacificació dutes a terme. A diferència de la percepció dels comerciants com ja s'ha vist, més d'un 70% dels clients que van tant en cotxe com en moto declaren que els seus hàbits de consum s'han mantingut després de les actuacions de pacificació del barri.

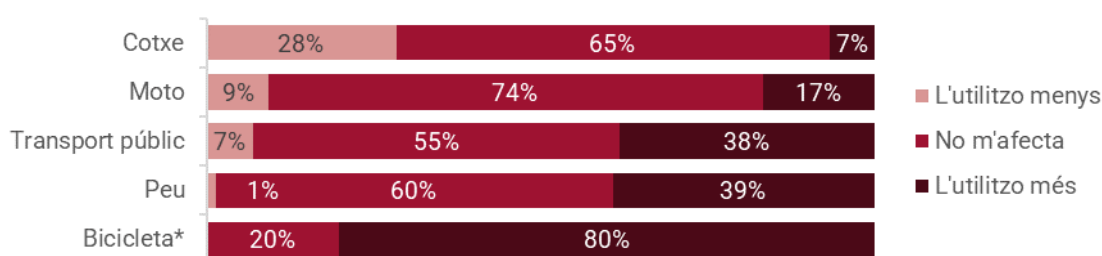
Tanmateix, quan aquesta mateixa pregunta es fa respecte a les actuacions de pacificació del futur, només un 51% dels usuaris del cotxe i 61% dels usuaris de moto responen que els seus canvis d'hàbits de compres no es veuran afectats.

En definitiva, l'expectativa al canvi genera més incerteses i més previsió d'un canvi d'hàbits amb menys compres el barri, que no quan s'ha comprovat que les actuacions de pacificació han mantingut el mateix nivell de compres al barri que abans d'executar-se.

Canvi d'hàbits derivat de les actuacions urbanístiques de pacificació a l'Eixample	Usuari del cotxe		Usuari de la moto	
	Actual	Futur	Actual	Futur
Compro o compraré més	2%	5%	2%	5%
Compro o compraré igual	70%	51%	82%	61%
Compro o compraré menys	28%	44%	16%	34%

Gràfic 57. Canvis previstos en la freqüència d'ús de mitjans de transport derivats de les actuacions urbanístiques. Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1003 (actual) i n=976 (futures)

De fet, quan es demana de forma molt més concreta per l'impacte de les actuacions urbanístiques en el canvi d'hàbits en els diferents mitjans de transport, es constata aquesta bona predisposició. Les actuacions de pacificació del trànsit (superilles, ampliació de voreres, carrils bici, eixos verds) han comportat un ús més freqüent dels mitjans de transport sostenible, segons declaren els clients. Fins un 38% dels usuaris declaren que ara utilitzen més el transport públic. Contràriament, aquestes actuacions han suposat una menor freqüència en l'ús del cotxe (fins a un 28% dels usuaris declaren que l'utilitzen menys) i de la moto (fins a un 9% declaren que l'utilitzen menys).



Gràfic 58. Canvis previstos en la freqüència d'ús de mitjans de transport derivats de les actuacions urbanístiques. Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 113 (A peu); n = 204 (Transport públic); n = 34 (Bicicleta); n = 608 (cotxe); n = 453 (moto o ciclomotor). * Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Conclusions

1) La mobilitat en vehicle privat motoritzat a Barcelona i a l'Eixample

- L'elevada densitat de persones i de vehicles, tant a Barcelona com a l'Eixample fa que els 7,25 milions de desplaçaments que es fan a Barcelona suposin el 38% dels desplaçaments que fan les persones residents a l'àmbit a la província de Barcelona. Per la seva banda, l'Eixample, capta 2,16 milions que representen el 30% de la mobilitat que hi ha al conjunt de la ciutat. A més, l'Eixample és el districte amb el valor RAE més alt de Barcelona (RAE de 2,3). Atrau 2,3 desplaçaments de no residents per cada desplaçament emès pels seus residents.
- Els motius principals dels desplaçaments de Barcelona i l'Eixample són personals, tot i això, a l'Eixample hi ha un major pes dels motius de feina (fins al 33% dels desplaçaments) que a la resta de districtes de Barcelona.
- La majoria de recorreguts de Barcelona són interns al municipi (71,1%), i a l'Eixample fins al 78,9% són amb algun altre punt de la ciutat. Les dades de distància procedents del MITMA també indiquen que fins a un 83% dels desplaçaments amb origen o destinació Barcelona són inferiors a 10 km, percentatge que ascendeix fins al 86% en el cas de l'Eixample.
- Pel que fa als modes de transport, la mobilitat sostenible és majoritària en termes relatius tant a Barcelona (77% dels desplaçaments) com a l'Eixample (80% dels desplaçaments).
- En termes absoluts, diàriament es fan 1,6 milions de desplaçaments diaris en vehicle privat a la ciutat (i 420.620 a l'Eixample). A tot l'àmbit SIMMB se'n realitzen 6,9 milions, per tant, els desplaçaments de l'Eixample només representen el 6% dels desplaçaments en vehicle privat de l'àmbit SIMMB. El 79% dels desplaçaments en moto i el 54% dels desplaçaments en cotxe que es fan a Barcelona el fan els mateixos residents.
- De la mateixa manera que el conjunt de la mobilitat, com s'ha vist, la mobilitat en vehicle privat és majoritària la interna (a Barcelona 44%) i a l'Eixample representa el 12%, però amb molta atracció fins (al 48%) amb la resta de Barcelona.
- El motiu principal dels desplaçaments en vehicle privat (cotxe, moto o bicicleta) és en major proporció la feina que pels valors globals. I encara en major proporció en el cas de la moto, que té uns valors semblants a Barcelona i a l'Eixample.
- En el 48% dels desplaçaments en cotxe i en destinació Barcelona (sense considerar les tornades a casa) l'aparcament es fa de forma gratuïta, sigui al carrer o en espais reservats en destinació. Al districte de l'Eixample, l'aparcament gratuït en cotxe descendeix fins al 27%, mentre que el de pagament puja fins al 60%.

2) Perfil d'usuari del vehicle privat

- De les 1,99 milions de persones que es mouen per la Barcelona en un dia feiner, un 34% es mouen en vehicle privat (677.591), sent majoritàries les persones que es desplacen per la ciutat caminant, en bicicleta, en patinet o en transport públic (66%). Dintre de la mobilitat sostenible, el percentatge de dones arriba al 58%, mentre que disminueix entre els usuaris/es del vehicle privat (41%). Les diferències segons el sexe, en el cas del vehicle privat varien notablement segons el mitjà de transport. Entre persones acompanyants d'un vehicle privat les dones arriben al 79%, i descendeixen fins al 25% entre els conductors/es de moto. Aquest fet constata que hi ha un clar biaix segons

gènere doncs la dada global amaga que una part important dels desplaçaments en vehicle privat fets per les dones es fan com a acompanyants.

- Les persones que es mouen en vehicle privat per la ciutat, majoritàriament són persones actives ocupades (78%), fet que palesa l'impacte que té la mobilitat per feina en les externalitats en la mobilitat quotidiana a la ciutat. Entre els conductors de moto, els ocupats/des augmenten fins al 89%.
- Per tal de conèixer amb més profunditat els perfils d'usuaris que es desplacen per la ciutat de Barcelona en un dia feiner, s'ha dut a terme una anàlisi estadística complementària. La població usuària del vehicle privat ha estat reclassificada a partir d'una anàlisi clúster que ajuda a estimar uns sostre de canvi modal segons les predisposició i els tipus de mobilitats diàries. Aquesta anàlisi també permet extreure conclusions sobre quines polítiques de mobilitat poden ser més favorables per a propiciar aquest traspàs modal.
- S'han obtingut 5 perfils bàsics: **Acompanyant de vehicle privat; Automobilista captiu; Automobilista urbà; Motorista convençut i Usuari/a multimodal**. Aquests grups s'obtenen a partir de diverses variables de segmentació que han permès detectar tres components principals i que són les que han ajudat a detectar els perfils d'usuari o clústers:
 - El primer component oposa la gent que es desplaça amb moto i la gent que es desplaça amb cotxe.
 - El segon component oposa la gent que té un ús important dels vehicles privats i la gent que, a més a més de desplaçar-se amb cotxe, utilitzen també el transport públic per moure-se'n i que viuen en un municipi on hi ha una parada de metro.
 - El tercer component oposa els conductors dels vehicles privats amb les persones que es desplacen amb uns vehicles privats però com a acompanyant.

3) Estimació d'un llindar acceptable per realitzar un traspàs modal i relació amb els perfils d'usuaris del vehicle privat

- Per veure si existeix una alternativa al cotxe o a la moto, i si aquesta alternativa pot assumir un traspàs modal cap a la mobilitat activa i/o al transport públic, s'ha calculat a través de l'eina "Distance Matrix API" de Google, el temps de desplaçament que trigaria en transport públic i en bicicleta. Aquesta anàlisi s'ha dut a terme en els desplaçaments intermunicipals, mentre que per la mobilitat dintre dels districtes s'ha considerat que són desplaçaments que es poden substituir caminant, en bicicleta o en transport públic.
- Considerant un temps acceptable per a fer un traspàs modal (variable en funció del temps dedicat inicialment en vehicle privat) s'ha estimat que un 46% dels desplaçaments a Barcelona tindrien una alternativa acceptable al transport privat, suposant un total de 745.000 desplaçaments diaris. La majoria d'aquests desplaçaments potencialment assumibles amb altres modes de transport són interns a Barcelona. En volum, aquest 66% de desplaçaments interns a Barcelona representen 489.170 desplaçaments quotidians. És quasi dues vegades més que el potencial de canvi modal per a les desplaçaments en connexió amb Barcelona (un estimació de 255.720 desplaçaments diaris).
- Els tres grups que tenen **més possibilitat de deixar d'utilitzar un vehicle privat són els motoristes convençuts (per 54% dels seus desplaçaments), els usuaris/es multimodals (per 52% dels seus desplaçaments) i els automobilistes urbans (per 48% dels seus desplaçaments)**. Aquesta anàlisi constata que malgrat **existir alternatives viables amb altres modes de transport més sostenibles i saludables (és a dir, sense haver-hi d'assumir un cost temporal massa superior al que ja fan en**

vehicle privat) hi ha persones que es mouen en vehicle privat perquè tenen una major predisposició a utilitzar-lo.

- Pel que fa al grup **d'automobilistes captius i els d'acompanyants del vehicle privat, s'observa que el potencial de canvi modal és més reduït**, doncs els temps de viatge en modes alternatius penalitza aquest traspàs. Pel que fa als primers, atès que com s'ha vist aquestes persones (majoritàriament homes) fan més viatges interurbans (viuen amb menor proporció a Barcelona), amb molta probabilitat escullen el vehicle privat perquè els suposa un estalvi de temps de viatge per motiu feina. Pel que fa als segons, l'elecció del vehicle privat, s'explica en bona mesura pel menor accés al vehicle privat, ja que majoritàriament el grup està integrat per dones joves o majors de 65 anys i amb una major proporció d'estudiants i de jubilats/des.

Conclusions derivades de la comparativa entre les dues enquestes

1) Origen dels clients (P08 clients, P07 comerciants)

Els comerciants de l'Eixample tenen la percepció que de mitjana 6 sobre 10 clients són del mateix barri. Aquest valor s'ajusta amb les dades de l'EMEF 2019, en què el 59% dels desplaçaments en destinació a l'Eixample per compres quotidianes són residents de l'Eixample (si es té en compte també compres no quotidianes i oci i bars i restaurants, els residents de l'Eixample representen el 46%).

D'altra banda, i centrant-nos únicament als desplaçaments en vehicle privat, quan es pregunta la residència als clients que han accedit a l'Eixample en vehicle privat, només el 19% són de l'Eixample (el 53% de la resta de Barcelona). A partir de les dades de l'EMEF 2019, quan es pregunta la residència de les persones que accedeixen en vehicle privat a l'Eixample per compres, oci o bars i restaurants, surt un 23%, una xifra molt semblant a la de l'enquesta de clients-conductors.

2) Mitjans per accedir o desplaçar-se per l'Eixample (P22/P23 clients, P09/P20 comerciants)

La percepció dels comerciants és que el 36,5% dels seus clients accedeixen al seu establiment en vehicle privat (cotxe, moto o ciclomotor). Aquesta xifra contrasta amb els resultats de l'EMEF 2019, en què només un 9% dels desplaçaments en destinació a l'Eixample per motius compres, oci o bars o restaurants es fan en vehicle privat.

La relació entre accessibilitat i ús d'un mitjà de transport és molta alta. Segons l'enquesta als comerciants de l'Eixample, el mitjà de transport més accessible per accedir al seu comerç seria a peu (4,7), seguit de la bicicleta (4,3), del patinet elèctric (4,2), del transport públic (4,1) i de la moto i ciclomotor (4). A molta distància hi ha el cotxe, que no seria gaire accessible (2,5). Pel què fa a l'ús, amb una escala de l'1 (pocs) a 5 (molts), els comerciants de l'Eixample declaren que molts dels seus clients venen a peu (4,1), i bastants venen en transport públic (2,8), moto o ciclomotor (2,7) o cotxe (2,6). Els clients que venen en patinet elèctric (1,8) i bicicleta (1,6) són més residuals.

D'altra banda, s'ha preguntat als clients-conductors quin era el mitjà de transport que habitualment utilitzen per accedir a l'Eixample, podent respondre fins a un màxim de 3 mitjans. Fins a un 31% de les persones que han vingut en cotxe, i un 14% dels que han vingut en moto o ciclomotor, també ho fan habitualment en transport públic. Caminar és també un mode alternatiu pel 15% dels usuaris/es en cotxe i pel 16% dels usuaris/res de la moto. També s'ha preguntat quin és el mitjà de transport que utilitza habitualment per moure's per l'Eixample per fer una compra o consumició. Els usuaris de cotxe, declaren que fan més desplaçaments caminant (63%) que en cotxe (38%) per aquesta tasca. En el cas

dels usuaris de moto o ciclomotor, aquest mitjà segueix sent el majoritari (68%), seguit de l'anar a peu (57%).

3) Valoració de les actuacions urbanístiques de pacificació (P25/P26 clients, P12/P13/P14/P16/P17/P18 comerciants)

Actuacions actuals

Pel què fa als comerciants, el 55% considera que les actuacions no l'ha afectat o inclús l'ha afavorit, el 60% considera que les actuacions han fet que els seus clients comprin igual o més al seu barri, i el 51% considera que les actuacions han fet que vinguin més clients de fora de Barcelona o que no ha variat.

Pel què fa als clients que accedeixen a l'Eixample en cotxe, declaren que aquestes actuacions no han influït en els hàbits de consum (70%), i un 2% responen que ara compraran més al barri. Els clients que hi accedeixen en moto declaren en major proporció que les actuacions no han influït els hàbits de consum (82%) o que compraran més al barri (2%). El 75% dels clients de fora de Barcelona considera que les actuacions o bé no han influït en els seus hàbits de consum, o bé faran que comprin més al barri.

En síntesi, els clients-conductors declaren menor afectació als seus hàbits de consum de les actuacions urbanístiques de pacificació que els comerciants.

Actuacions futures

Pel què fa als comerciants, el 68% considera que les futures actuacions no l'afectaran o inclús l'afavoriran, el 58% creu que les futures actuacions faran que els seus clients comprin igual i més al seu barri i el 58% considera que les futures actuacions faran que vinguin més clients de fora de Barcelona o que no variarà.

Pel què fa als clients-conductors, se'ls ha demanat si les futures actuacions de pacificació urbana previstes a l'Eixample impactaran en els hàbits de consum dels clients de l'Eixample, és a dir, si compraran més o menys. A grans trets, s'observa com la majoria de persones declaren que aquestes mesures no influiran en els seus hàbits de consum (51% per a usuaris/es del cotxe i 61% per a usuaris/es de la moto) o que compraran més al barri (5% cotxe, 5% moto). El 56% dels clients de fora de Barcelona declaren que aquestes actuacions no influiran els seus hàbits de consum, i un 2% declaren que fins i tot compraran més al barri.

En aquest cas, els comerciants declaren menor afectació als hàbits de consum dels seus clients de les actuacions urbanístiques de pacificació que els clients-conductor.

4) Valoració de l'oferta d'aparcament (P14 clients, P21/P22 comerciants)

La valoració de l'oferta d'aparcament de cotxe al carrer per part dels comerciants és molt baixa (1,7) i una mica superior, encara que força baixa, en el cas de l'aparcament fora de calçada (2,7).

La valoració de l'oferta de l'aparcament de l'entorn per part dels clients és sensiblement més alta (2,4).

5) Aparcament gratuït reservat en destinació (P12 clients, P23/P24 comerciants)

Un 12% dels comerciants declaren que ofereixen algun tipus de bonificació, ja sigui aparcament gratuït o descomptes en aparcaments propers, als seus clients. Aquest valor és molt superior en els comerços de quotidià alimentari (fins a un 25%) o d'equipament personal (fins a un 19%).

Els clients-conductors coneixen de l'existència d'aquestes bonificacions, i per això, fins a un 83% dels clients-conductors en cotxe que el motiu principal era fer una compra quotidiana han utilitzat un aparcament gratuït reservat en destinació. Com que un 8% de les enquestes es van fer dins d'aparcament reservat en destinació de supermercats i mercats municipals, aquesta resposta apareix lleugerament sobrerrepresentada. Per la resta de motius, el % de clients que utilitzen un aparcament gratuït reservat en destinació és més baix (14% per compres no quotidianes i 18% per bars i restaurants).

6) Necessitat de transportar objectes voluminosos (P15/P29 clients, P08 comerciants)

Un 35% dels comerciants declaren que els seus clients necessiten transportar de manera freqüent objectes voluminosos i pesants adquirits al seu establiment.

Aquesta xifra és més baixa en el cas dels clients-conductors. Només un 27% declara de forma esporàdica que el motiu principal per haver escollit el vehicle privat per accedir a l'Eixample és perquè necessitaven carregar paquets voluminosos i/o pesants. Tanmateix, si la pregunta es formula de manera explícita, fins el 56% dels que han accedit en cotxe a l'Eixample i el 18% que ho han fet en vehicle privat declaren que un dels motius pels quals no han escollit un altre mitjà de transport és perquè necessitaven carregar paquets voluminosos i pesants.

Bibliografia

Àrea Metropolitana de Barcelona, 2017. Diagnosi de l'ecosistema comercial dels municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Batty, P., Palacin, R. and González-Gil, A., 2015. Challenges and opportunities in developing urban modal shift. *Travel Behaviour and Society*, [online] 2(2), pp.109–123. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tbs.2014.12.001>.

Conti, B., 2016. La mobilité pendulaire interurbaine en France face aux enjeux du changement climatique : caractérisation socioéconomique, analyse spatiale et potentiels de report modal. Université Paris-Est.

Ma, X., Yuan, Y., van Oort, N. and Hoogendoorn, S., 2020. Bike-sharing systems' impact on modal shift: A case study in Delft, the Netherlands. *Journal of Cleaner Production*, [online] 259, p.120846. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120846>.

Pérez Sans, N. and Solé Massó, G., 2017. El canvi modal en l'accés a la feina. un eix clau per a la reducció dels impactes de la mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, (59), pp.94–110.

RBD Consulting Group, 2020. Comerç online i mobilitat. Evolució 2018-2020.

Rocci, A., 2015. Comment rompre avec l'habitude? Les programmes d'accompagnement au changement de comportements de mobilité. *Espace populations sociétés*. Space populations societies, (2015/1–2).

Rubens, L., Gosling, P. and Moch, A., 2011. Favoriser le report modal : connaître les raisons liées au choix d'un mode de déplacement pour le changer. *Pratiques Psychologiques*, [online] 17(1), pp.19–29. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.prps.2009.12.002>.

Vedagiri, P. and Arasan, V.T., 2009. Estimating Modal Shift of Car Travelers to Bus on Introduction of Bus Priority System. *Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology*, [online] 9(6), pp.120–129. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S1570-6672\(08\)60092-6](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S1570-6672(08)60092-6).

Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., Murillo Arias, J., Zheng, S. and Ratti, C., 2022. Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities. *Cities*, 120. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468>.

Annex I. Metodologia emprada en l'anàlisi dels perfils socials d'usuari del vehicle privat

En analitzar les dades, es va seguir un procés estadístic seqüencial que consisteix en els següents passos:

a) Anàlisi de components principals (ACP)

En primer lloc, s'ha aplicat una ACP per identificar les variables subjacents o factors que poden explicar la configuració de les correlacions dins d'aquest conjunt de variables observades (Hair et al., 1999).

L'ACP pertany a un grup de tècniques estadístiques multivariants, principalment descriptives, i serveix per explorar la relació entre totes les variables. Aquesta tècnica permet reduir la dimensionalitat de les dades transformant el conjunt de "p" variables originals en un altre conjunt de "q" variables que no estan correlacionades entre elles, anomenades components principals (o factors). Les "p" variables són mesures sobre cadascuna de les "n" observacions, en aquest cas els 1.263 individus (és a dir, individus que fan almenys algun desplaçament en vehicle privat amb origen i/o destinació Barcelona). Les components principals s'obtenen com a combinacions lineals de les variables originals. Aquests factors o components s'ordenen en funció del percentatge de variància explicada. D'aquesta manera, el primer factor serà el més important, perquè explica un major percentatge de la variabilitat explicada en les dades, i queda a criteri de l'investigador/a decidir quantes components s'escullen.

Per portar a terme aquesta anàlisi factorial s'ha aplicat una rotació dels factors. L'efecte beneficiós que aporta la rotació és redistribuir la variància per assolir un patró de factors amb més significat. En aquesta investigació es va utilitzar la rotació *varimax*. Aquest és un mètode de rotació ortogonal que minimitza el nombre de variables que tenen càrregues altes en cada factor (SPSS Inc., 2006). L'interès a aplicar aquesta rotació rau en el fet que permet interpretar els factors més fàcilment en indicar una associació positiva o negativa clara entre la variable i el factor, o bé una absència d'associació si el valor és proper a zero. Així es mostra, doncs, la forma més clara de separar els factors. Finalment, s'han extret les puntuacions factorials dels factors resultants mitjançant el mètode de Bartlett.

Les variables incloses en aquesta anàlisi (¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.), provenen, de la base de dades de l'EMEF de 2019 (tant de la base de dades de desplaçaments com de la base de dades d'individus) i s'analitzen a partir de les persones, és a dir, a partir de la base de dades d'individus de l'EMEF. Per això, s'han hagut de construir diverses variables individuals a partir de la mobilitat diària dels individus que provenen de la base de dades de desplaçaments. Addicionalment, s'ha construït una nova variable que l'EMEF no contempla en el seu qüestionari (si les persones viuen en un municipi cobert pel servei de metro).

Variable	Univers
Aparcament gratuït en Moto	Moto conductor
Quota modal mobilitat moto respecte tota mobilitat personal diària	Tothom
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en moto	Tothom
Quota modal mobilitat cotxe respecte tota mobilitat personal diària	Tothom
Aparcament gratuït en Cotxe	Cotxe conductor
Quota modal mobilitat activa-transport públic en la mobilitat personal diària	Tothom
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en transport públic	Tothom
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en cotxe com conductor	Tothom
Municipi de residència amb metro	Tothom
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en cotxe com acompanyant	Tothom
Valoració satisfacció sobre l'ús del privat	Tothom
Quota Motiu desplaçament Estudis+Tornada a casa	Tothom

Taula 14. Variables d'entrada de l'ACP. Nota: la darrera variable es va decidir per distingir els estudiants de la resta de la població

Una vegada escollides les variables que poden ser determinants per caracteritzar les persones que es desplacen en vehicle privat a Barcelona, l'anàlisi de components principals permet resumir aquesta informació en **tres factors** que expliquen el 61,5% de la variabilitat total.

	Component	Autovalors inicials		
		Total	% de variància	% acumulat
1	3,976	33,131	33,131	
2	2,042	17,013	50,144	
3	1,371	11,424	61,569	

Taula 15. Variància total explicada pels factors o components principals. NOTA: Mètode d'extracció: anàlisi de components principals.

	Component		
	1	2	3
Aparcament gratuït en Moto (desplaçament trepitja Bcn i va en moto conductor)	,932		
Quota modal mobilitat moto respecte tota mobilitat personal diària (individual)	,931		
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en moto	,888		
Quota modal mobilitat cotxe respecte tota mobilitat personal diària (individual)	-,751	-,492	
Aparcament gratuït en Cotxe (desplaçament trepitja Bcn i va en cotxe conductor)	-,641	-,257	-,459
Quota modal mobilitat activa-transport públic en la mobilitat personal diària (individual)		,806	
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en transport públic		,669	
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en cotxe com conductor	-,507	-,518	-,361
Municipi de residència amb metro	,285	,485	
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en cotxe com acompanyant			,784
Valoració satisfacció sobre l'ús del privat		-,291	,417
Quota Motiu desplaçament Estudis+Tornada a casa			,391

Taula 16. Matriu de les components rotades. NOTA: Mètode d'extracció: anàlisi de components principals. Mètode de rotació: normalització Varimax amb Kaiser. S'han eliminat de la taula els valors que estan per sota del 0,25 (valor absolut).

En síntesi, els resultats que s'han trobat han estat:

- El **primer component** oposa la gent que es desplaça amb moto i la gent que es desplaça amb cotxe. Aquest primer component explica el 33% de la variància de les dades.
- El **segon component** oposa la gent que té un ús important dels vehicles privats i la gent que, a més a més de desplaçar-se amb cotxe (com s'ha vist al moment de l'enquesta de l'EMEF 2019), utilitzen també el transport públic per moure-se'n i que viuen en un municipi on hi ha una parada de metro. Aquest segon component explica el 17% de la variància de les dades.
- Finalment, el **tercer component** oposa els conductors dels vehicles privats amb les persones que es desplacen amb uns vehicles privats però com a acompanyant. Aquest últim component explica un 11,5 % de la variància de les dades.

b) Anàlisi clúster

Aquest pas ha permès identificar els diferents grups/clústers de persones segons els tipus de resposta que van fer al qüestionari (és a dir, variables d'entrada). La naturalesa dels procediments de classificació de clústers és exploratòria, és a dir, el seu objectiu real és identificar els grups naturals que surten de les dades, en contrast amb les classificacions escollides a priori. Això es considera un tret positiu d'aquest procediment, en el sentit que s'evita la dependència total del judici dels investigadors. En primer lloc, es va utilitzar un clúster jerarquitzat (distància euclidiana quadrada, mètode d'aglomeració de Ward) per determinar el nombre de clústers (k) que millor representaven l'estructura de les dades ($3 < k < 6$). Com a variables d'entrada es van usar els factors i les puntuacions obtingudes del primer APC i es van extreure els perfils dels centres dels conglomerats. Aquests van ser usats com a punts de llavor inicials dels conglomerats per obtenir resultats menys esbiaixats utilitzant el mètode no jeràrquic k-means (Garcia et al., 2014). Amb el procediment k-means es maximitza l'homogeneïtat dins d'un mateix grup i l'heterogeneïtat entre grups. Els procediments k-means també són deterministes, és a dir, que cada cas es classifica en un únic clúster. Així doncs, els individus que pertanyen al mateix clúster comparteixen característiques similars respecte a les variables utilitzades per classificar els individus/les persones.

Finalment, per aquesta anàlisi de components principals, se'n deriven 5 perfils diferents de persones que usen el vehicle privat en els desplaçaments a Barcelona.



Figura 1. Dendrograma obtingut amb el mètode d'obtenció de conglomerats jeràrquics de Ward

c) Perfils dels clústers

D'acord amb els resultats anteriors, s'han generat 5 grups per aglomeració, és a dir, cinc tipologies diferents de persones que realitzen diferents tipus de desplaçaments de vehicle privat amb origen i/o destinació Barcelona.

	Número de casos del clúster				
	1	2	3	4	5
	Mitjana	Mitjana	Mitjana	Mitjana	Mitjana
Component 1	-,42362	-,62121	-,49052	-,27971	1,74558
Component 2	,10476	-,94557	,53425	1,24780	-,15481
Component 3	2,25701	-,10023	-,94781	,39618	-,07185

Taula 17. Perfils dels 5 grups de conglomerats, mitjanes. Segons els factors resultats de l'Anàlisi de Components Principals.

Amb la finalitat de caracteritzar cadascun dels perfils de persones que es desplacen en vehicle privat a Barcelona i descriure'ls i donar-los noms, s'han analitzat les diferències significatives entre els clústers, tant de les variables originals que ens han format els clústers (els factors que hem obtingut al pas anterior amb el ACP), com altres variables de vital importància per tal de conèixer i entendre aquests grups de persones i la seva mobilitat.

	Número de cas del clúster				
	1	2	3	4	5
	Mitjana	Mitjana	Mitjana	Mitjana	Mitjana
Municipi de residència amb metro	,56	,45	,88	,86	,90
Quota modal mobilitat cotxe respecte tota mobilitat personal diària (individual)	,62	,89	,54	,34	,05
Quota modal mobilitat moto respecte tota mobilitat personal diària (individual)	,04	,00	,01	,05	,70
Quota modal mobilitat activa-transport públic en la mobilitat personal diària (individual)	,33	,08	,44	,59	,24
Quota Motiu desplaçament Estudis+Tornada a casa	,22	,01	0,00	,01	,04
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en transport públic	2,7	1,7	2,4	3,4	1,8
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en cotxe com conductor	2,0	4,1	3,5	2,1	2,0
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en cotxe com acompanyant	3,7	1,8	1,4	2,3	1,5
Avaluï l'ús que vostè fa d'anar en moto	1,5	1,4	1,3	1,5	4,2
Valoració satisfacció sobre l'ús del privat	9,1	8,3	6,7	7,6	8,6
Aparcament gratuït en Moto (desplaçament trepitja Bcn i va en moto conductor)	,02	,00	,02	,03	,98
Aparcament gratuït en Cotxe (desplaçament trepitja Bcn i va en cotxe conductor)	,15	,89	,94	,33	,09

Taula 18. Perfils dels 5 grups de conglomerats, mitjanes. Segons les variables que caracteritzen les persones que realitzen els desplaçaments en vehicle privat a Barcelona.

Finalment, analitzant aquestes variables per cada grup se li ha assignat un nom a cadascun dels grups obtenint la següent distribució:

Perfils del clúster	n	N	%
Acompanyant de vehicle privat	120	54.761	8
Automobilista captiu	452	209.780	31
Automobilista urbà	240	143.554	21
Motorista convençut	241	146.076	22
Usuari/a multimodal	188	111.032	16
NA*	22	12.387	2
Total	1.263	677.591	100

Taula 19. Persones que es desplacen a Barcelona amb vehicle privat segon el perfil del clúster.

(*) NOTA. Persones que no s'han pogut classificar dins de un dels 5 perfils del clúster

Annex II. Principals resultats de l'enquesta als comerciants

Fitxa tècnica

L'enquesta va adreçada al propietari/ària, o a l'encarregat/ada o empleats/ades responsables dels establiments (comerços, bars o restaurants o altres serveis) de determinats carrers de l'Eixample.

Data del treball	Entre el 22 de març i 8 d'abril de 2022
Univers	Establiments comercials de l'Eixample*
Mostra	1.000 enquestes Mostreig estratificat polietàpic. Amb una confiança del 95,5 % i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 2,82\%$
Metodologia	Entrevista presencial assistida per ordinador (CAPI). Les entrevistes s'han fet de fer als encarregats o responsables dels establiments comercials, segons categories comercials i tipus de via
Mostreig	Mostra nominal segons estratificació del Cens d'activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona 2021.
Dies d'entrevistes	De dilluns a dissabte de 10h a 22h, excepte festius i ponts
Equip investigador	Disseny metodològic, supervisió del treball de camp, codificació i processament de les dades i anàlisi dels resultats a càrrec de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).
Treball de camp	Institut Opinòmetre

* La distribució dels comerços a l'Eixample segueix en molts casos uns patrons territorials molt marcats, però el què interessa en aquest estudi és la percepció dels comerciants en funció de la tipologia de carrer i només s'han inclòs els establiments comercials de la imatge 3.

Per a la selecció de l'univers s'han tingut en compte els següents criteris:

- Només s'inclouen carrers ortogonals estàndard de tipus "trama Cerdà", excepte per la categoria veïnal (eix verd definitiu), que també s'inclouen tres carrers diagonals.
- S'exclouen passatges
- No s'inclouen avingudes (Gran Via, Pg. Gràcia, Diagonal, Rambla Catalunya) per la seva singularitat. La seva classificació és complexa perquè tenen una barreja de tipologies de via (p. ex. lateral pacificat, però centre no) i també tenen una distribució de comerç molt especial (pex. Pg Gràcia).
- No s'inclouen els carrers situats al límit de la trama Eixample (Tarragona, Paral·lel, Meridiana, etc.).

Per tant, s'han exclòs de l'univers alguns carrers comercials amb alguna particularitat comercial: Passeig de Gràcia (especialitzat en botigues de luxe), Rambla Catalunya i avinguda Diagonal nord (amb molta concentració de botigues d'equipament de la llar), Pelai (clúster del calçat).

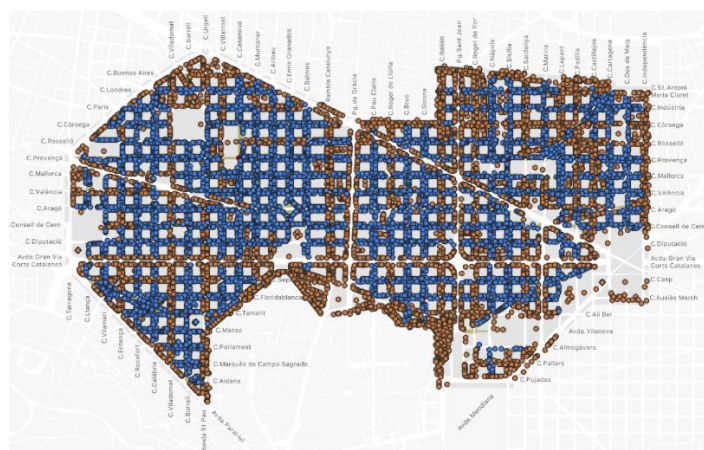
La mostra s'ha segmentat segons el tipus de comerç i segons el tipus de via. El volum d'enquestes ha estat de 1.000 establiments (comerços, bars i restaurants i altres serveis), a partir d'un univers mostral de 5.895 establiments compresos dins les vies de l'àmbit d'estudi.

	UNIVERS	MOSTRA	MARGE D'ERROR *
Gran grup comercial			
<i>Quotidià</i>	1.515	261	5,52%
<i>No quotidià</i>	2.547	429	4,32%
<i>Bars i Restaurants</i>	1.835	310	5,08%
Tipologia de carrer			
<i>Via Bàsica</i>	1.781	305	5,11%
<i>Via Local (no eix verd futur)</i>	1.622	275	5,39%
<i>Via Local (eix verd futur)</i>	1.285	215	6,10%
<i>Via Veïnal (eix verd provisional)</i>	405	70	10,67%
<i>Via Veïnal (eix verd definitiu)</i>	804	135	7,70%
Total	5.897	1.000	2,82%
*P=0,5; Q=0,5; CONFIANÇA=95%			

Pel què fa als mercats municipals, només s'ha inclòs la percepció dels comerciants dels del Ninot, Sant Antoni i la Concepció, ja que se'ls havia assignat prèviament una categoria de via. S'han exclòs, per tant, els comerciants del mercat del Fort Pienc i de la Sagrada Família.

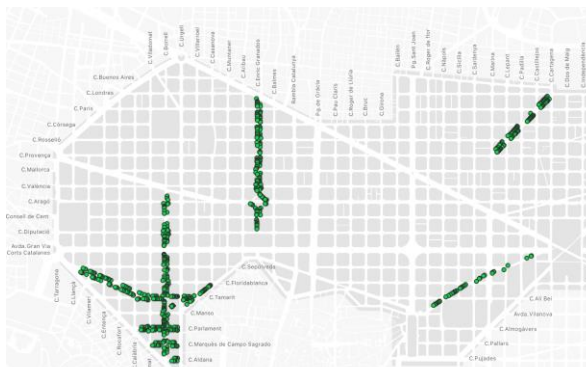
La interpretació dels resultats tampoc s'han fet tenint en compte la visió unitària d'alguns districtes comercial: El gran basar oriental (concentrat al Fort Pienc), entorns de plaça Catalunya (amb filials de les principals marques d'equipament de la persona i tecnologia, com per ex: H&M, Zara, Apple, etc.), Gaixample (a l'Esquerra de l'Eixample) o les àrees de comerç adreçades al turisme massiu (entorns Sagrada Família i passeig de Gràcia).

En els següents mapes es recullen els carrers i els establiments comercials que formen part de l'univers.



Imatge 3. Comerços que formen part de l'univers mostral (blau) i comerços exclosos de l'univers mostral (taronja). Font: Cens d'activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona, 2021. Nota: A partir dels 80.554 comerços del cens per a Barcelona, s'han filtrat únicament els de l'àmbit de l'estudi (16.037), s'han seleccionat els dels carrers de l'estudi (9.358) i de les categories que apareixen a l'Enquestat d'Activitat del Sector Comercial de Barcelona, més la categoria Restauració i Bars i altres serveis (centres d'estètica, perruqueries, tintoreries i veterinaris) (5.895)

Imatge 4.. Tipologia de vies

Xarxa bàsica 	
Aquesta categoria inclou vies de la xarxa bàsica amb una IMD >20.000 vehicles (Sepúlveda, Aragó, València, Mallorca, Rosselló, Còrsega, París, Entença, Ronda Sant Pau, Muntaner, Aribau, Balmes, Pau Claris i Roger de Llúria). Inclou el Mercat de la Concepció.	
Local (no eix verd futur) 	Local (eix verd futur) 
Aquesta categoria inclou vies locals a on no hi ha prevista la implantació d'un eix verd (Londres, Indústria, Rosselló, Diputació, Casp, Manso, Almogàvers, Viladomat, Calàbria, Villarroel, Bruc, Bailèn, Nàpols, Marina, Lepant, Castillejos i 2 de Maig)	Aquesta categoria inclou vies locals a on sí que hi ha prevista la implantació d'un eix verd (Sant Antoni M^a Claret, Còrsega, Provença, resta de Consell de Cent, Ausiàs March, Tamarit, Cartagena, Sicília, resta de Girona, Casanova, resta Rocafort, Llançà). També s'inclou el Mercat del Ninot.
Veïnal (eix verd provisional) 	Veïnal (eix verd definitiu) 
Aquesta categoria inclou vies veïnals (anteriorment locals) a on s'han implementat actuacions tàctiques de manera prèvia a la creació d'un eix verd definitiu (Rocafort, Consell de Cent i Girona)	Aquesta categoria inclou vies veïnals de plataforma única a on les mesures de pacificació/eix verd/superilla tenen un caràcter definitiu. Això vol dir que s'inclou la superilla de St. Antoni i Enric Granados, així com el Mercat de St. Antoni.

A l'hora de segmentar els comerços segons categories comercials del Cens d'activitats econòmiques en planta baixa de la Ciutat de Barcelona 2021, s'han utilitzat les tipologies de comerços que s'inclouen a l'enquesta d'Activitats del Sector Comercial de Barcelona, més la categoria de Bars i Restaurants. Addicionalment, s'han inclòs, alguns serveis que tenen també un cert caràcter comercial, com els centres d'estètica, les perruqueries, les tintoreries i els centres de veterinaris/mascotes.

Gran Grup	Grup	Activitat*
Quotidià	Quotidià alimentari	Fruïtes i verdures Carn i porc / ous i aus Peix i marisc Pa i pastisseria Resta alimentació i begudes
	Quotidià no alimentari	Drogueria i perfumeria Farmàcies Herbolaris Tabac i articles fumadors
No quotidià	Equipament personal	Vestir i merceria Calçat i pell Joieria, rellotgeria i bijuteria Òptiques
	Parament Llar	Mobles i articles de fusta i metall Material equipament de la llar Floristeries Aparells domèstics / parament Basar Segells, monedes i antiguitats totals
	Oci i Cultura	Llibres, diaris i revistes Joguines i esports Música Informàtica, telefonia Fotografia Souvenirs
	Altres serveis	Centres d'estètica Perruqueries Tintoreries Veterinaris/mascotes
	Automoció	Vehicles
Restaurants i bars	Restaurants i Bars	Restaurants i bars

Taula 20. Tipologia de comerços de l'enquesta als comerciants

Taula 21. Estratificació de l'univers, segons activitat comercial, categoria de via i ubicació en mercat/carrer

Gran grup	Grup	Activitat	Veïnal (eix verd definitiu)		Veïnal (eix verd provis.)	Local (eix verd futur)		Local (no eix verd futur)	Via Bàsica		TOTAL
			Mercat St. Antoni	Carrer	Carrer	Mercat del Ninot	Carrer	Carrer	Mercat Concepció	Carrer	
QUOTIDIÀ	QUOTIDIÀ ALIMENTARI	FRUITES I VERDURES	14	14	9	9	25	29	13	19	132
		CARN I PORC / OUS I AUS	32	11	3	30	18	21	25	22	162
		PEIX I MARISC	16	2	0	15	4	8	9	7	61
		PA I PASTISSERIA	0	32	20	0	49	68	1	68	238
		RESTA ALIMENTACIÓ I BEGUDES	8	55	29	8	130	156	20	166	572
		TOTAL	70	114	61	62	226	282	68	282	1165
	QUOTIDIÀ NO ALIMENTARI	DROGUERIA I PERFUMERIA	2	15	2	0	15	20	3	28	85
		FARMÀCIES	0	13	12	0	34	48	0	35	142
		HERBOLARIS	0	8	5	0	10	13	0	13	49
		TABAC I ARTICLES FUMADORS	0	7	4	0	11	29	0	23	74
		TOTAL	2	43	23	0	70	110	3	99	350
NO QUOTIDIÀ	EQUIPAMENT PERSONAL	VESTIR I MERCERIA	81	52	26	27	93	100	0	111	490
		CALÇAT I PELL	9	11	6	0	15	31	0	25	97
		JOIERIA, RELLOTGERIA I BIJUTERIA	7	7	12	1	13	27	0	36	103
		ÒPTIQUES	0	6	5	0	15	15	0	10	51
		TOTAL	97	76	49	28	136	173	0	182	741
	PARAMENT LLAR	MOBLES I ARTICLES DE FUSTA I METALL	0	8	20	0	18	23	0	33	102
		MATERIAL EQUIPAMENT DE LA LLAR	0	14	6	3	44	58	2	53	180
		FLORISTERIES	0	5	5	0	13	8	1	14	46
		APARELLS DOMÈSTICS/PARAMENT FERRETERIA	0	6	6	0	12	19	0	17	60
		BASARS	0	7	2	0	19	24	0	20	72
		SEGELLS, MONEDES I ANTIGUITATS TOTAL	0	1	5	0	9	11	0	24	50
		TOTAL	0	41	44	3	115	143	3	161	510
	OCI I CULTURA	LLIBRES, DIARIS I REVISTES	0	8	5	2	24	26	0	22	87
		JOGUINES I ESPORTS	0	8	8	0	15	23	0	25	79
		MÚSICA	0	1	0	0	1	8	0	7	17
		INFORMÀTICA, TELEFONIA	0	12	5	0	24	37	0	58	136
		FOTOGRAFIA	0	3	1	0	6	5	0	8	23
		SOUVENIRS	0	6	0	0	12	2	0	19	39
		TOTAL	0	38	19	2	82	101	0	139	381
	AUTOMOCIÓ	VEHICLES	0	2	9	0	13	31	0	37	92
		TOTAL	0	2	9	0	13	31	0	37	92
		CENTRES D'ESTÈTICA	0	20	21	0	55	94	0	101	291

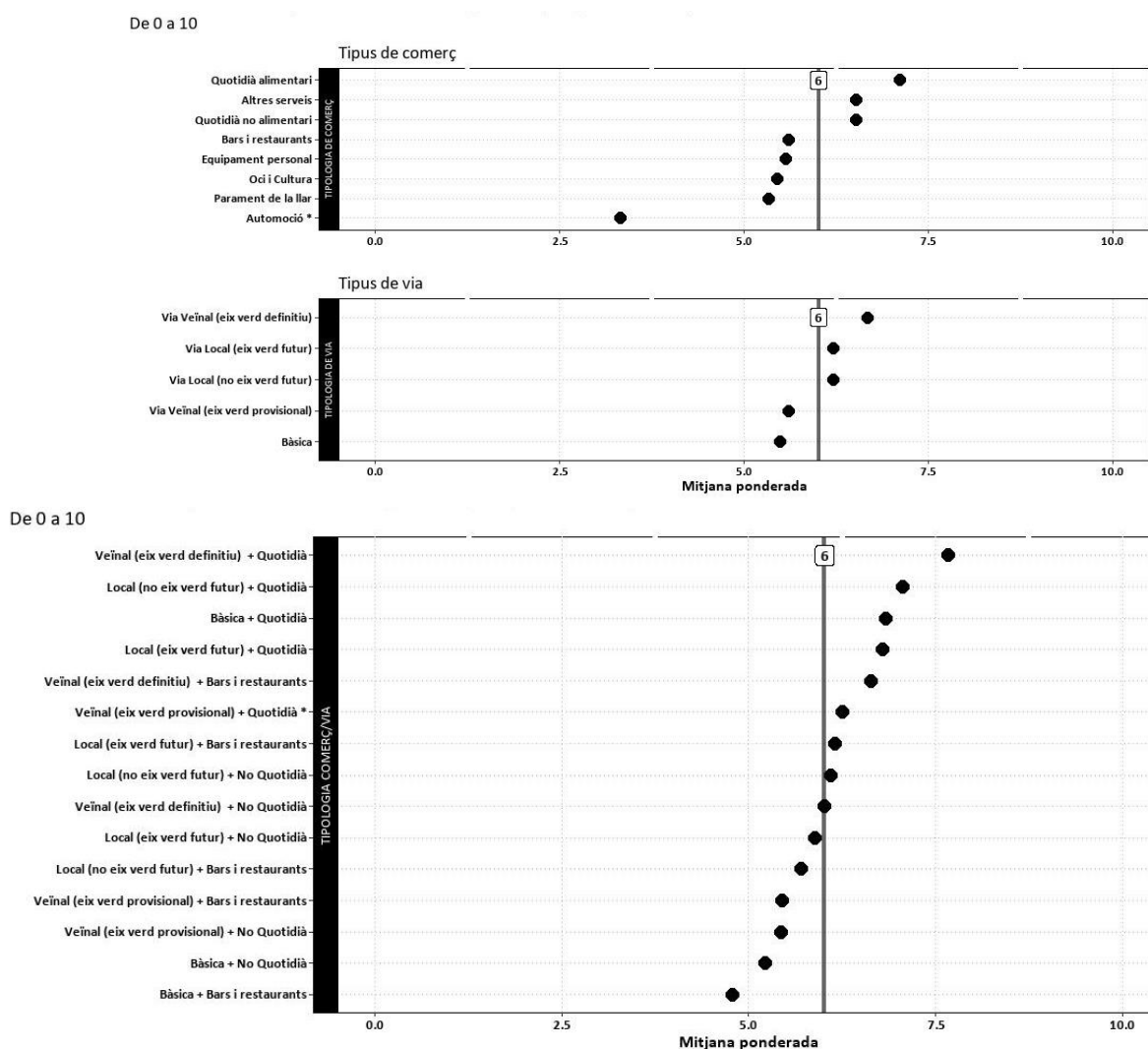
	ALTRES SERVEIS	PERRUQUERIES	0	43	33	0	98	127	0	111	412
		TINTORERIES	0	7	6	0	19	24	0	17	73
		VETERINARIS/MASCOTES	0	5	4	0	10	16	0	12	47
		TOTAL	0	75	64	0	182	261	0	241	823
RESTAURANTS I BARS	RESTAURANTS I BARS	RESTAURANTS I BARS	0	241	136	1	365	523	1	566	1833
		TOTAL	0	241	136	1	365	523	1	566	1833
TOTAL			169	630	405	96	1189	1624	75	1707	5895

1. Perfil dels clients

A. Clients del barri (P07)

Els comerciants de l'Eixample tenen la percepció que de mitjana 6 sobre 10 clients són del mateix barri. Aquest valor és més alt entre els comerços de quotidià alimentari (7,1) i molt baix entre els comerços d'automoció (3,3). Les diferències segons tipologia de via no son tant notables. Tot i això els eixos verds definitius actuals són qui consideren que tenen més clients del barri (6,7), i contràriament, els comerços en via bàsica tindrien menys clients del barri (5,5).

La tipologia de comerç (quotidià, no quotidià o restauració) té més influència que la tipologia de via alhora de captar clients del barri, segons la percepció dels comerciants.



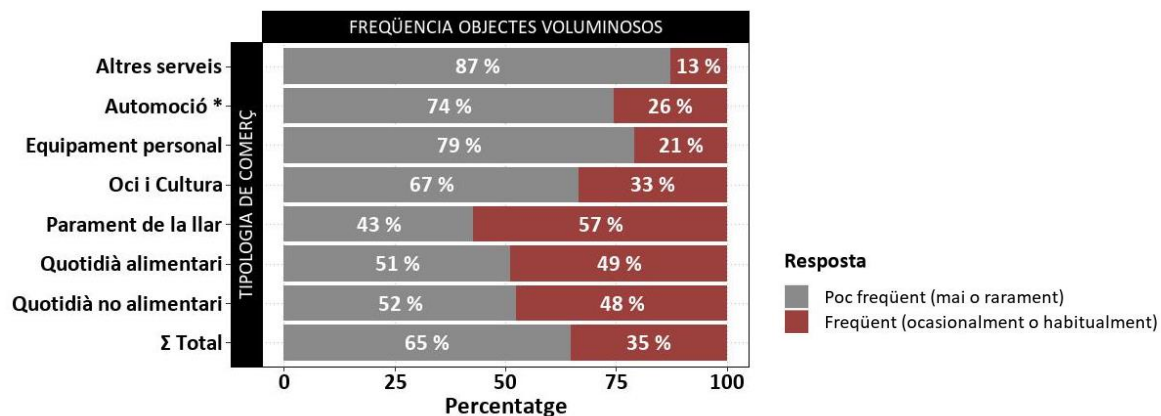
Gràfic 59. Estimació declarada de clients del barri de cada 10 clients que visiten el seu establiment, segons tipologia de comerç i via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 976**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

B. Necessitat de transportar objectes voluminosos i pesants (P08)

A tots els comerços, excepte bars i restaurants, se'ls ha preguntat amb quina freqüència necessiten els seus clients transportar objectes voluminosos i pesants adquirits al seu establiment, i un 35% han respost que ho necessiten freqüentment. Els comerços que tenen una major necessitat són parament de la llar (57%), quotidià alimentari (49%) i quotidià no alimentari (48%). Contràriament, els altres serveis (13%), equipament personal (21%) i automoció (26%) ho necessiten de manera menys freqüent.



Gràfic 60. Freqüència percebuda amb què els seus clients necessiten transportar objectes voluminosos i pesants adquirits al seu establiment, segons tipologia de comerç

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 688**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

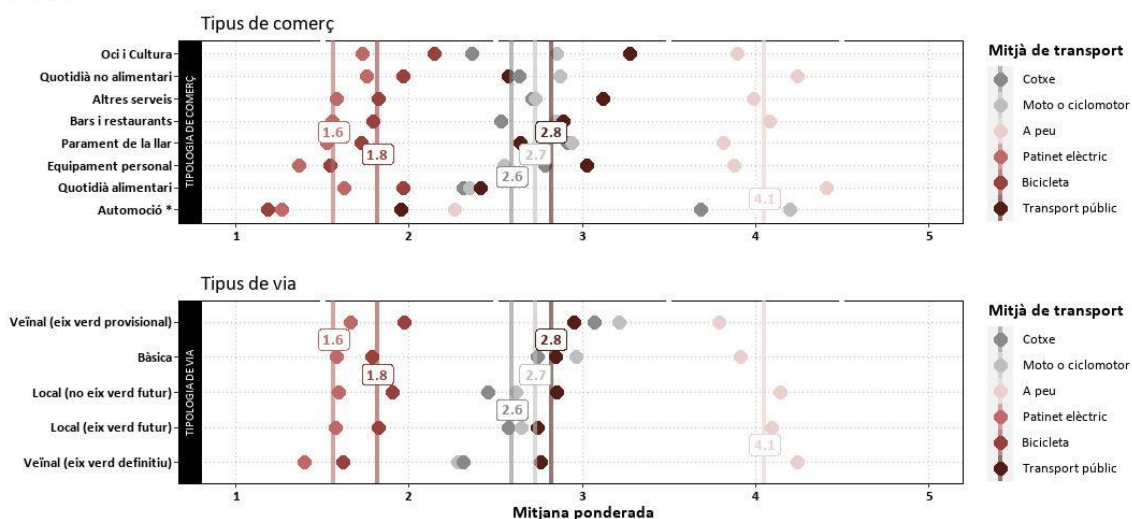
C. Mitjà de transport utilitzat per accedir als establiments comercials (P09)

Amb una escala de l'1 (pocs) a 5 (molts), els comerciants de l'Eixample declaren que molts dels seus clients venen a peu (4,1), i bastants venen en transport públic (2,8), moto o ciclomotor (2,7) o cotxe (2,6). Els clients que venen en patinet elèctric (1,8) i bicicleta (1,6) són més residuals.

Segons tipologia de comerç, l'automoció és qui presenta uns resultats més diferenciats de la resta de comerços, i en aquest cas, molts clients venen en moto o ciclomotor (4,2) o cotxe (3,7) i molt pocs en transport públic (2,0).

Segons tipologia de vies, els actuals eixos verd afavoreixen més els desplaçaments a peu (4,2) i menys els desplaçaments en cotxe (2,3) o moto o ciclomotor (2,3).

Mitjà de transport (suposat) utilitzat pels clients segons la tipologia de comerç i de via
D'1 (poc) a 5 (molt)



Gràfic 61. Mitjà de transport percebut utilitzat pels clients, segons tipologia de comerç i via.

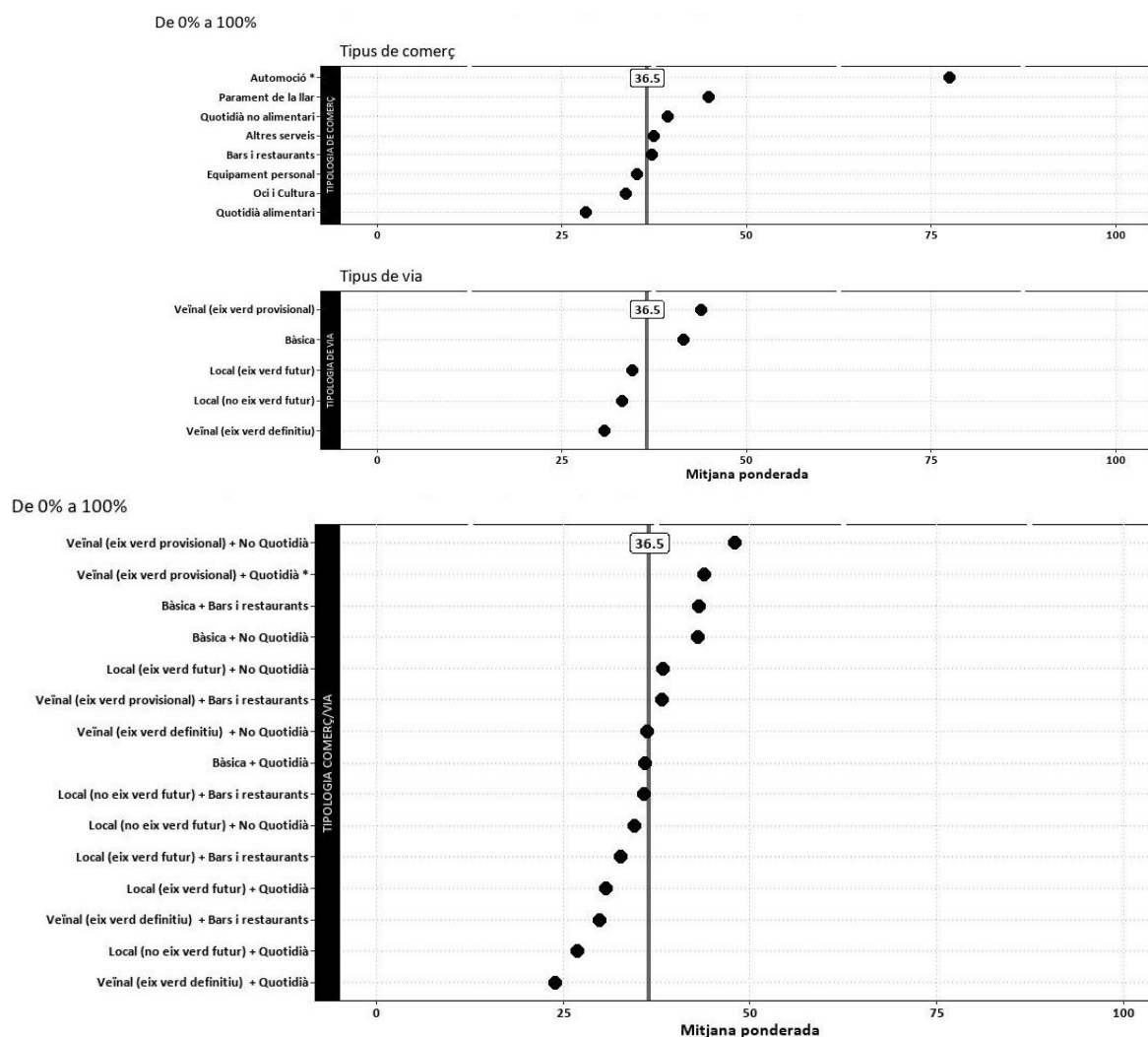
Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 954 (cotxe); n = 963 (moto o ciclomotor) ; n=973 (a peu); n = 973 (patinet elèctric); n= 969 (bicicleta); n = 877 (transport públic)**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

D. Percentatge de clients que accedeixen en vehicle privat als comerços (P10)

La percepció dels comerciants és que el 36,5% dels seus clients accedeixen al seu establiment en vehicle privat (cotxe, moto o ciclomotor). Aquest valor és molt superior en el cas dels comerços d'automoció (77,5%) i de parament de la llar (44,9%) i molt per sota de la mitjana en el comerç quotidià alimentari (28,3%). Els comerços que tenen una major dependència del vehicle privat són els futurs eixos imminents de les Superilles (43,8%) i la xarxa bàsica (41,5%).

La tipologia de via té més influència que la tipologia de comerç alhora de relacionar-ho amb la dependència del vehicle privat.



Gràfic 62. Percentatge de clients que accedeixen en vehicle privat al comerç, segons tipologia de comerç i via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 881**

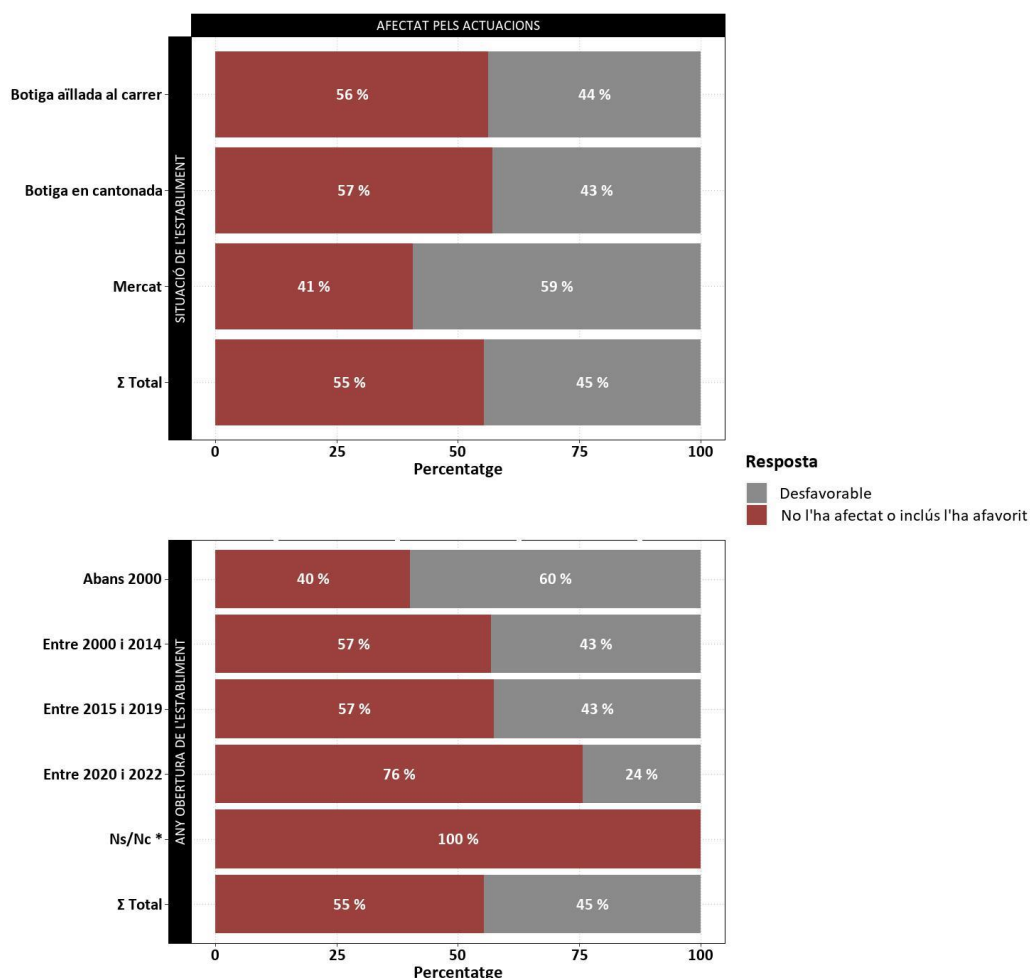
*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Aquella mesura de pacificació més identificada ha estat el nou carril bici (60%), seguit de l'ampliació de voreres (37%) i de la pacificació en entorns escolars (36%). En menor mesura, s'han identificat les superilles (26%) o nous carrils bus (24%).

Tanmateix, existeixen diferències segons la tipologia de via. Les superilles s'han identificat més als eixos veïnals (eix verd definitiu), amb un 52% dels comerços, ja que la majoria de la seva mostra està a la Superilla de Sant Antoni. L'ampliació de voreres, per la seva part, està molt identificada als eixos veïnals (eix verd provisional), amb un 84% dels comerços, ja que correspon a aquells comerços localitzats allà on s'ha fet urbanisme tàctic d'ampliació de voreres durant la pandèmia.

B. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a l'activitat comercial (P12)

Aquells comerços que han respost que com a mínim, alguna de les actuacions urbanístiques de pacificació del trànsit s'han realitzat al seu entorn, tot seguit se'ls ha preguntat sobre la seva afectació en l'activitat comercial. Un 55% dels comerços consideren que aquestes actuacions no l'han afectat o inclús han afavorit la seva activitat comercial. Destaca el fet que com més nou és un comerç, menys considera que aquestes actuacions hagin afectat a la seva activitat comercial.



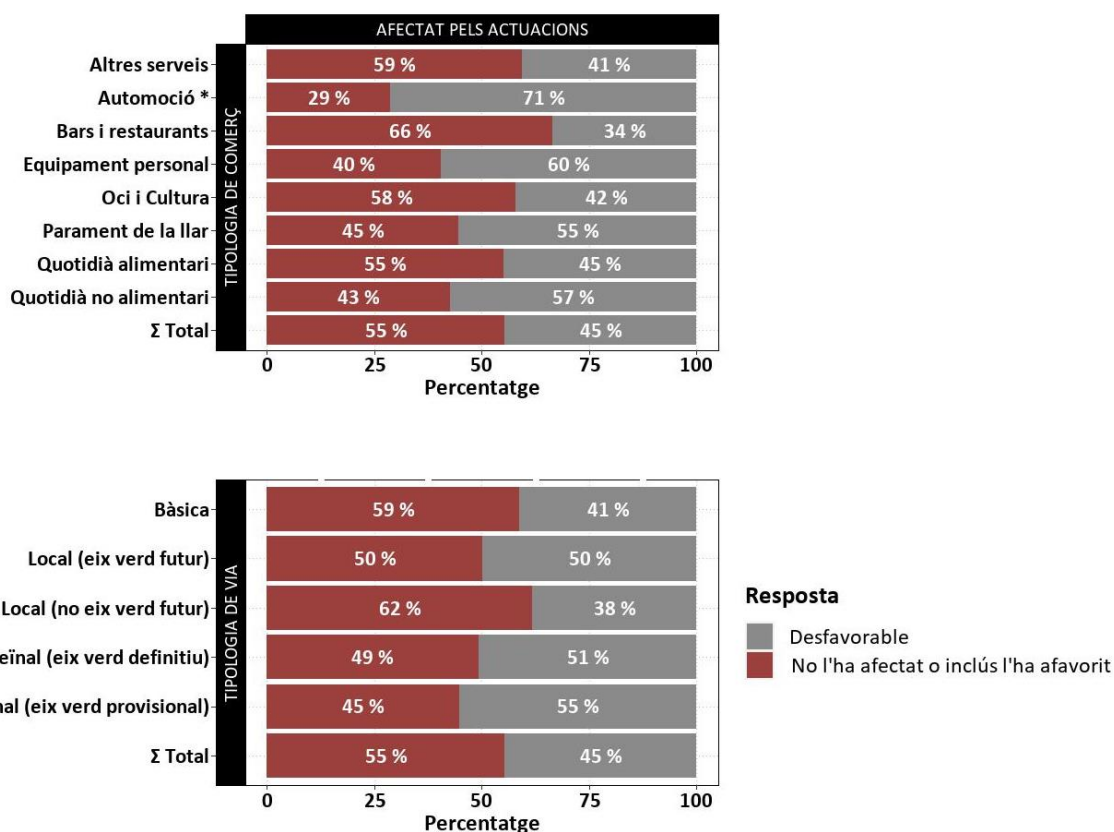
Gràfic 64. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a l'activitat comercial del seu establiment, segons ubicació de la botiga i antiguitat.

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 743**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Segons la tipologia de comerços, l'automoció, l'equipament personal, el comerç quotidià no alimentari i el parament de la llar valoren més desfavorablement aquestes actuacions, amb valors que estan per sota del 50%. Contràriament, els bars i restaurants o altres serveis valoren més positivament l'afectació d'aquestes actuacions en la seva activitat econòmica.

Pel que fa a la tipologia de via, els eixos veïnal (eix verd provisional), que correspon a aquelles vies on s'ha fet urbanisme tàctic recentment, és qui valora de forma més desfavorable les actuacions recent realitzades.



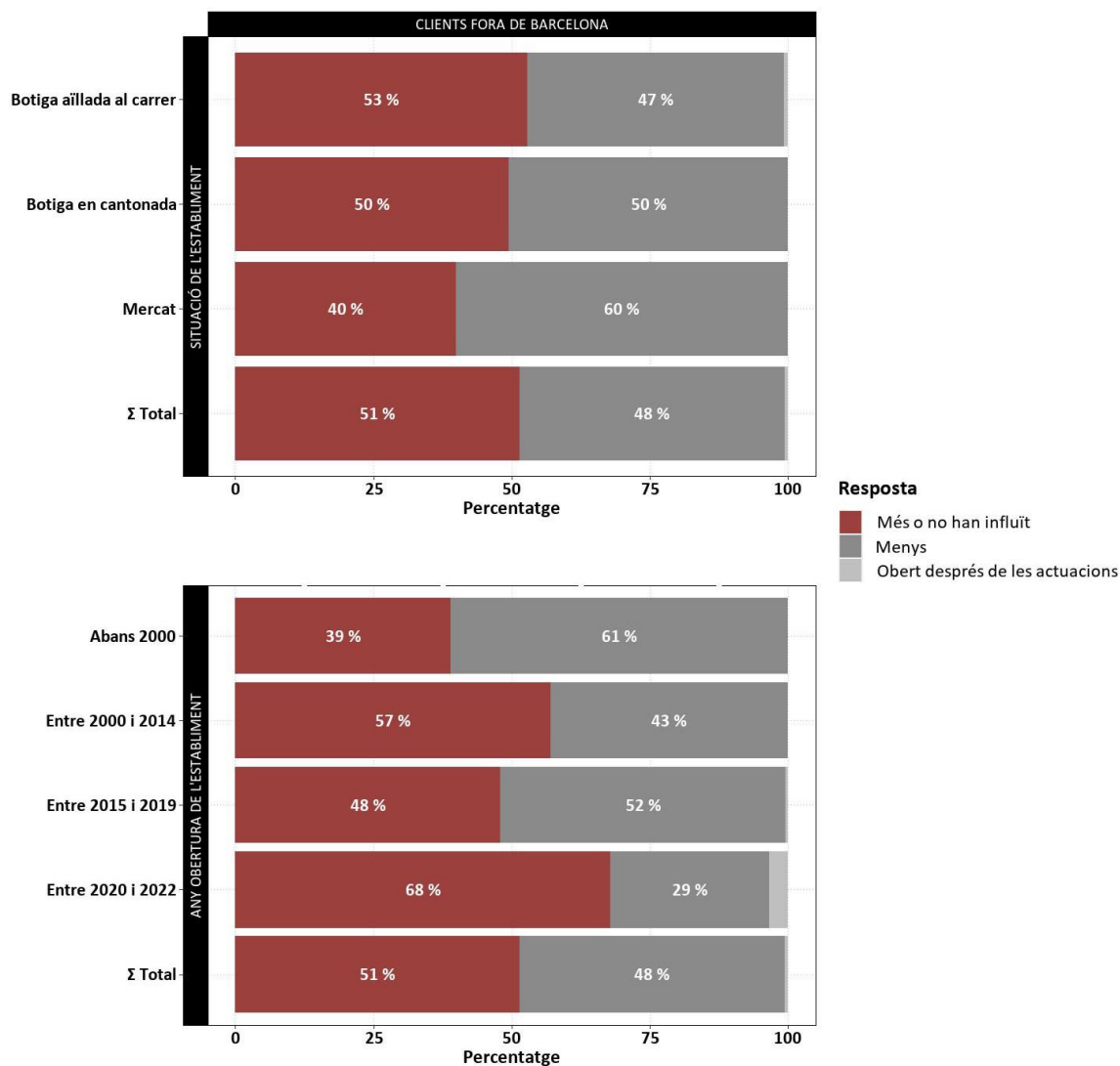
Gràfic 65. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a l'activitat comercial del seu establiment, segons tipologia de comerç o via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 743**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

C. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a l'origen dels clients (P13)

Pel què fa a l'afectació d'aquestes actuacions en el fet que vinguin més o menys clients de fora de Barcelona al seu establiment, el 51% opina que no ha influït o que encara venen més clients. Els comerços que han iniciat l'activitat econòmica a partir del 2020 són qui millor valoren aquesta relació.



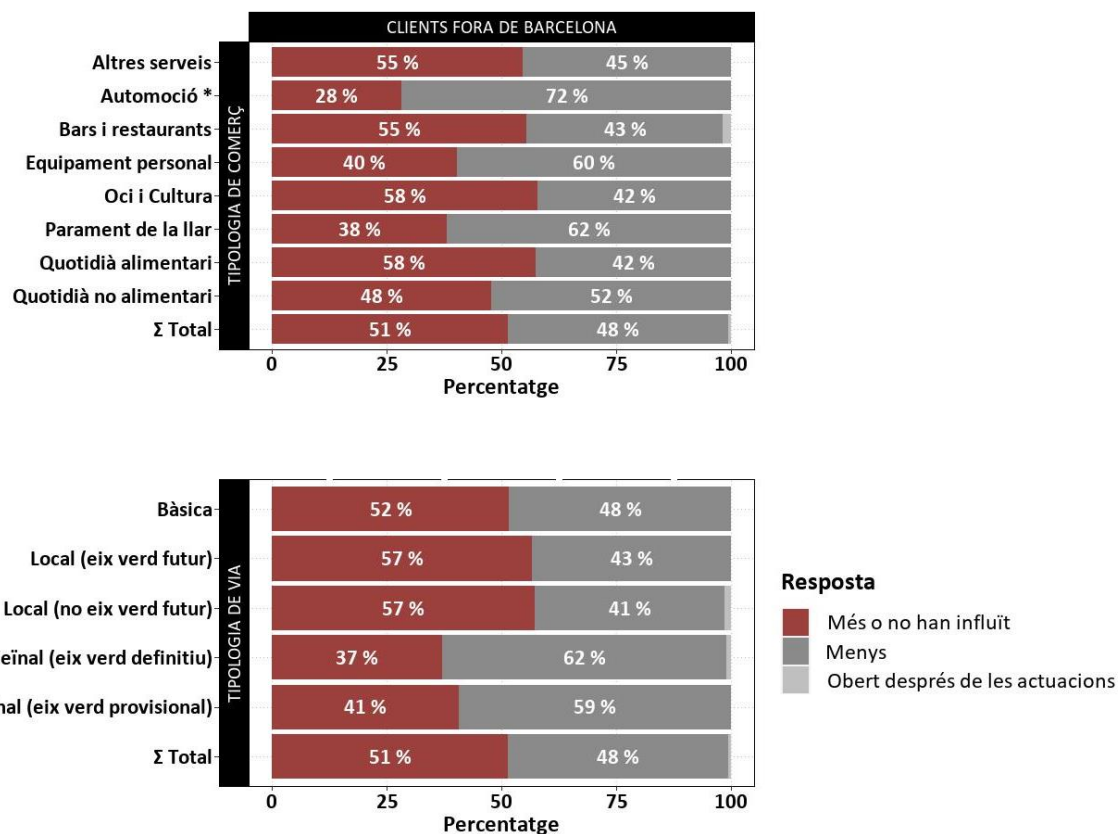
Gràfic 66. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a que vinguin clients de fora de Barcelona, segons ubicació de la botiga i antiguitat.

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 750**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

En aquest cas, aquella tipologia comercial que valora més negativament aquesta relació és automoció (només un 28% creu que aquestes actuacions han suposat més o igual clients de fora de Barcelona), parament de la llar (38%) o equipament personal (40%). Contràriament, els comerços d'oci i cultura i de quotidià alimentari valoren més positivament aquesta relació.

Els comerços en vies veïnals són els qui més creuen que aquestes actuacions fan que vinguin menys clients de fora de Barcelona.



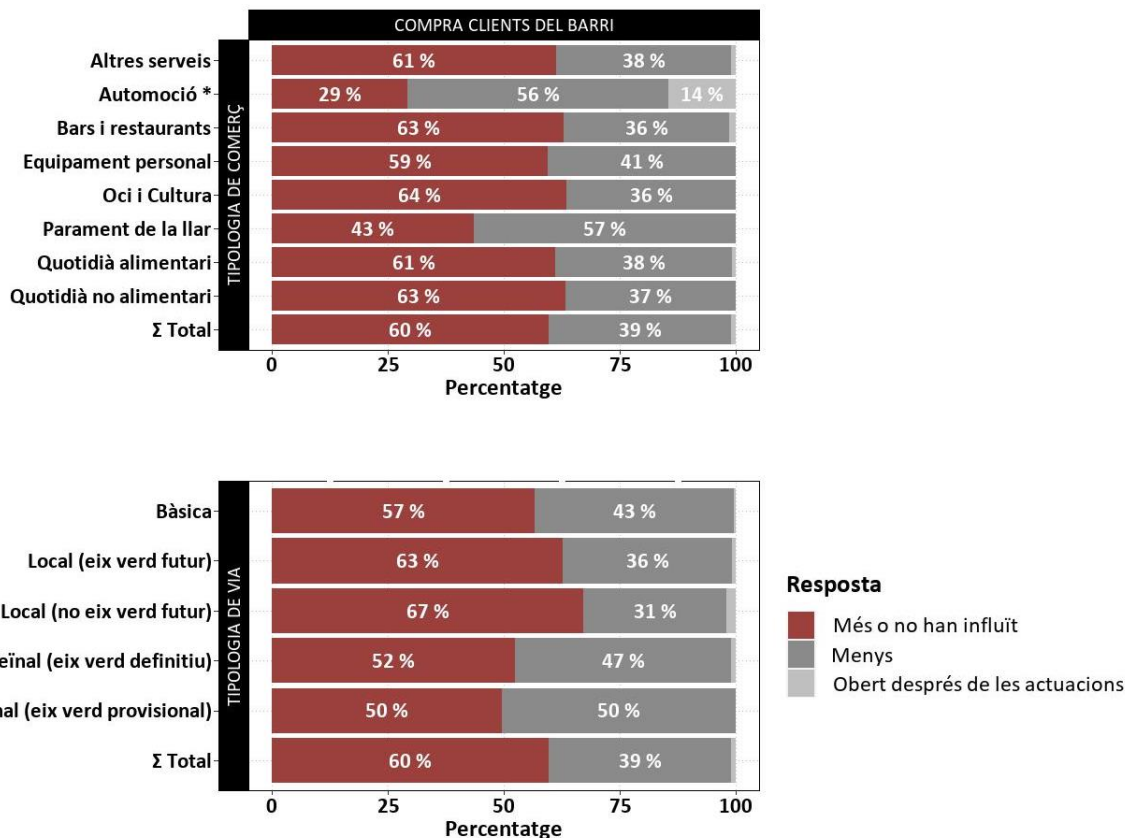
Gràfic 67. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a que vinguin clients de fora de Barcelona, segons tipologia de comerç o via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 750**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

D. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades als hàbits de consum dels clients (P14)

El 60% dels comerços creu que aquestes actuacions ha fet que els seus clients comprin igual o més al barri que abans, amb diferències notables segons la tipologia de comerç o la tipologia de via. Per exemple, els comerços d'automoció, parament de la llar o de vies veïnals són qui més creuen que aquestes actuacions han fet que menys clients comprin al barri.



Gràfic 68. Afectació de les actuacions urbanístiques realitzades a que els seus clients comprin al barri, segons tipologia de comerç o via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 730**

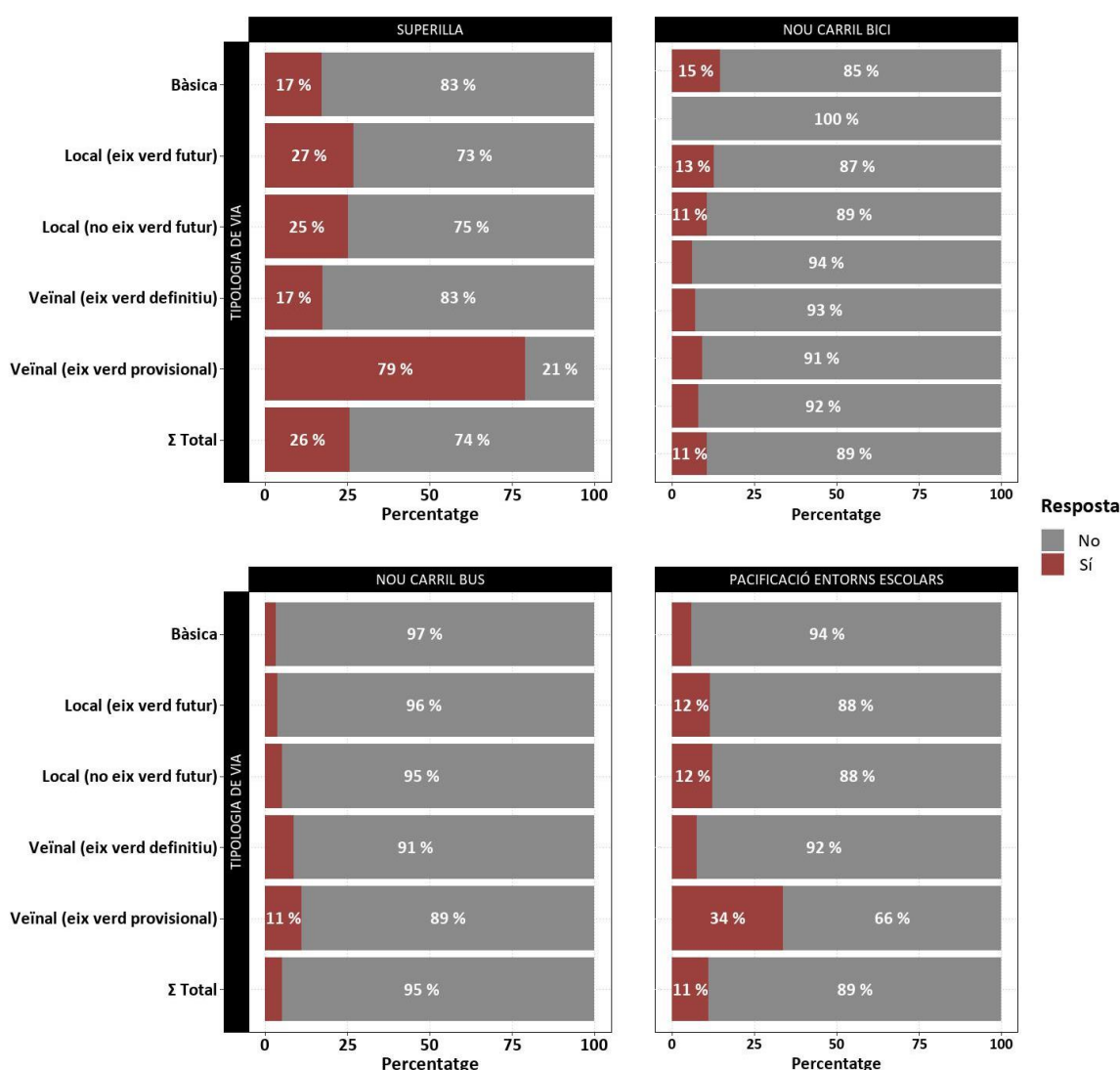
*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

E. Actuacions urbanístiques futures (P15)

S'ha demanat als comerciants si creuen que hi ha prevista alguna actuació urbanística de pacificació de trànsit (que suposin una reducció de l'espai per al vehicle privat) al seu carrer o en carrers adjacents (màxim dues illes de distància). Aquestes actuacions podien ser superilles (carrer pacificat o eix verd), nous carrils bici, nous carrils bus o mesures de pacificació en entorns escolars.

Aquella mesura de pacificació més identificada ha estat la superilla (26%), seguit de nous carril bici (11%) i mesures de pacificació dels entorns escolars (11%). En menor mesura, s'han identificat els nous carrils bus (5%). En aquest cas, els valors han estat molt menors respecte a la pregunta que s'havia plantejat sobre les actuacions de pacificació del passat (P11).

Tanmateix, existeixen diferències segons la tipologia de via. Les superilles s'han identificat més als eixos veïnals (eix verd provisional), amb un 79% dels comerços, ja que la majoria de la seva mostra està al futur eix verd de l'Eixample vinculat al programa Superilles. La pacificació d'entorns escolars també ha estat major identificada en aquesta mateixa tipologia de via.



Gràfic 69. Tipus d'actuació urbanística futura al seu carrer o carrer adjacent, segons tipologia de via

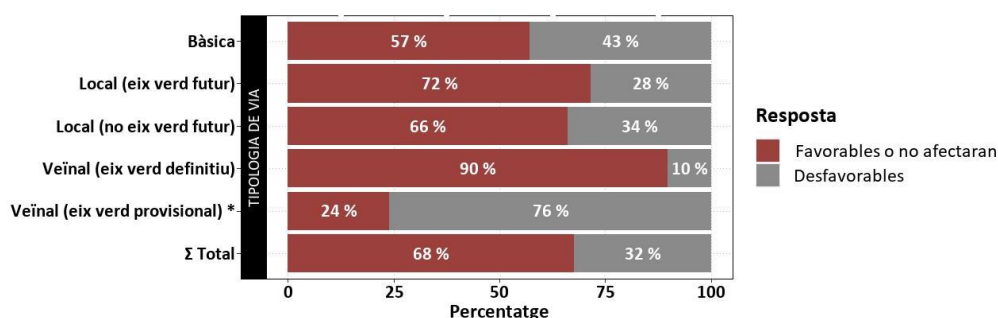
Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 1000**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

F. Afectació de les actuacions urbanístiques futures a l'activitat comercial (P16)

Aquells comerços que han respost que com a mínim, alguna de les actuacions urbanístiques de pacificació del trànsit es realitzaran en un futur, tot seguit se'ls ha preguntat sobre la seva afectació en l'activitat comercial. Un 68% dels comerços consideren que aquestes actuacions no l'afectaran o inclús afavoriran la seva activitat comercial.

Segons la tipologia de via, els eixos veïnals (eix verd definitiu) són els que creuen que millor els afavoriran les noves mesures, mentre que els eixos veïnal (eix verd provisional), són qui creuen que els serà més desfavorable. En aquest últim cas, però, la mostra és $n=4$, i no supera el llindar de significació estadística.



Gràfic 70. Afectació de les actuacions urbanístiques futures a l'activitat comercial del seu establiment, segons tipologia de via

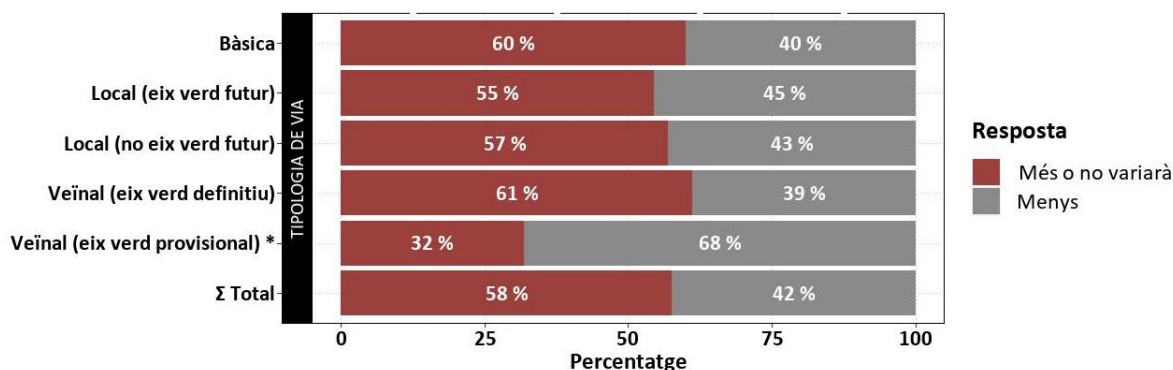
Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. $n = 193$

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra de $n=4$ no supera el llindar de significació estadística, marcat en $n=20$

G. Afectació de les actuacions urbanístiques futures a l'origen dels clients (P17)

Pel què fa a l'afectació d'aquestes actuacions en el fet que vinguin més o menys clients de fora de Barcelona al seu establiment, el 58% opina que no influirà o que encara vindran més clients.

Igual que en la pregunta anterior, la tipologia de via d'eixos veïnals (eix verd definitiu) són els que creuen que aquestes actuacions atrauran més clients de fora de Barcelona, mentre que els eixos veïnal (eix verd provisional), són qui creuen que n'atraurà menys. En aquest últim cas, però, la mostra és $n=4$, i no supera el llindar de significació estadística.



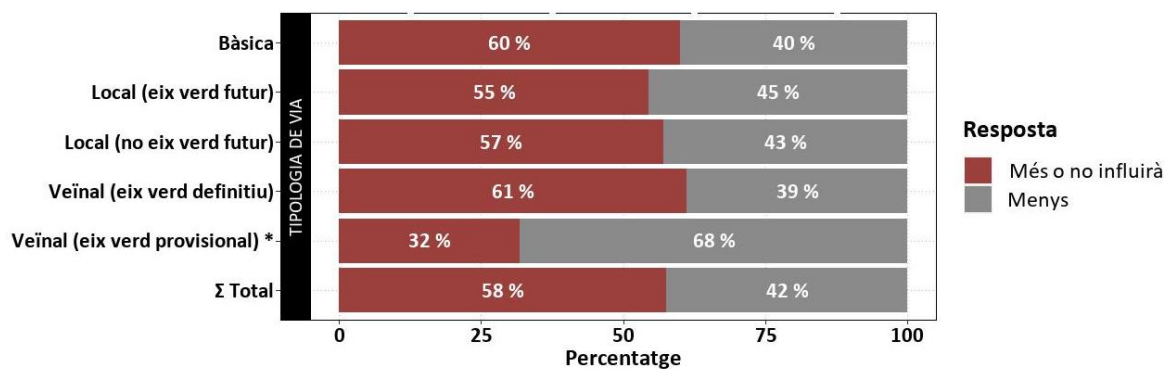
Gràfic 71. Afectació de les actuacions urbanístiques futures a que vinguin clients de fora de Barcelona, segons tipologia de via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. $n = 202$

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra de $n=4$ no supera el llindar de significació estadística, marcat en $n=20$

H. Afectació de les actuacions urbanístiques futures als hàbits de consum dels clients (P18)

El 58% dels comerços creu que aquestes actuacions faran que els seus clients comprin igual o més al barri que abans, amb certes diferències segons la tipologia de via.



Gràfic 72. Afectació de les actuacions urbanístiques futures a que els seus clients comprin al barri, segons tipologia de via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 190**

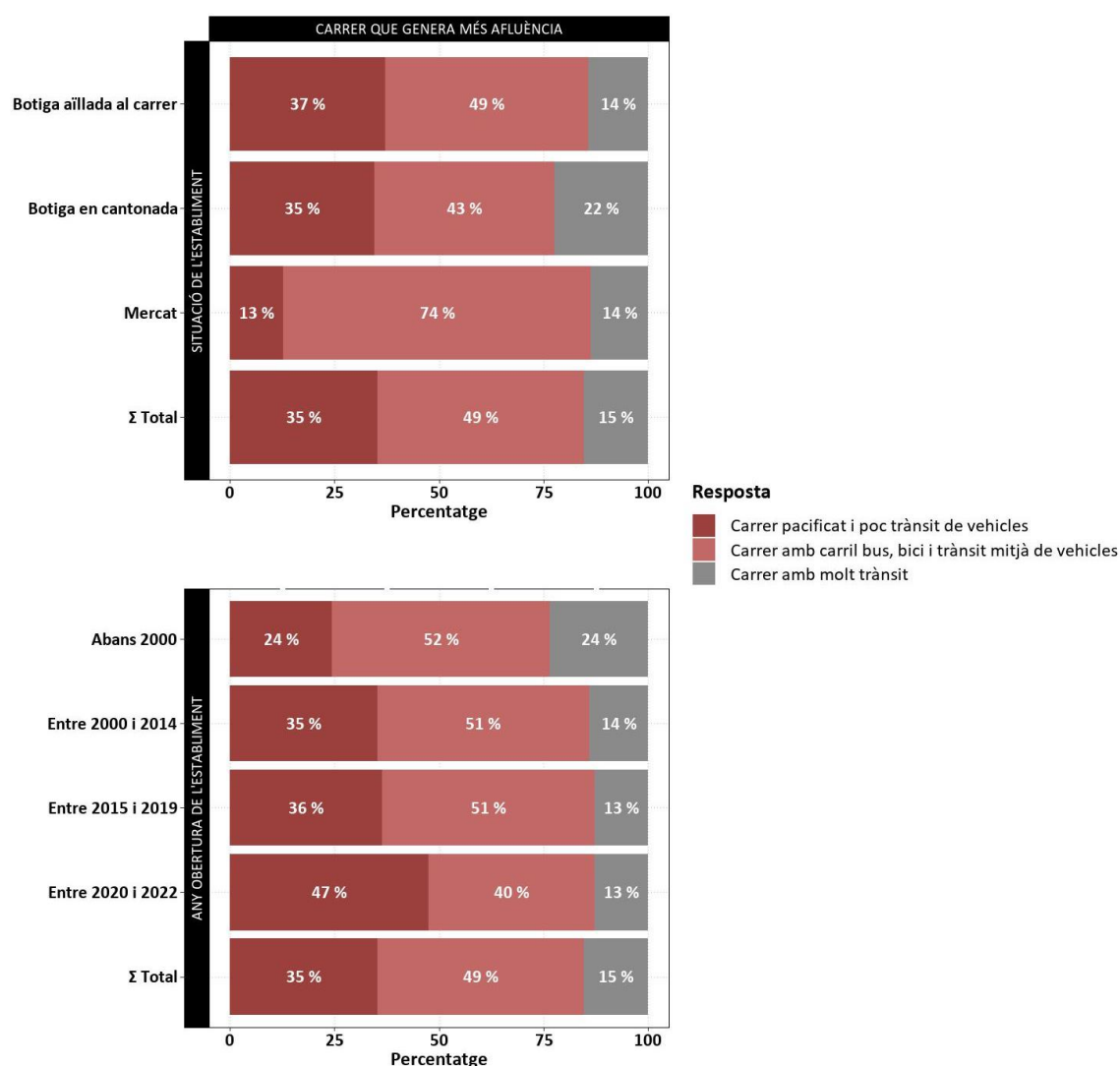
*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra de n=4 no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

G. Tipus de carrer que genera més afluença de clients en un establiment comercial (P19)

S'ha demanat als comerciants que diguessin quin era el tipus de carrer que consideren que genera més afluença de clients en un establiment com el seu, poden escollir entre carrers amb molt de trànsit, carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles, o carrers pacificats i poc trànsit de vehicles.

La valoració global és que els carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles són els que es creu que atrauen més clients (49%), seguit dels carrers pacificats i poc trànsit de vehicles (35%) o carrers amb molt trànsit (15%). Els mercats, que no tenen pròpiament la parada al carrer, encara valoren més positivament els carrers amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles.

D'altra banda, com més nou és un establiment comercial, més valora els carrers pacificats i de poc trànsit de vehicles, i contràriament, com més antic, més valora els carrers amb molt trànsit.



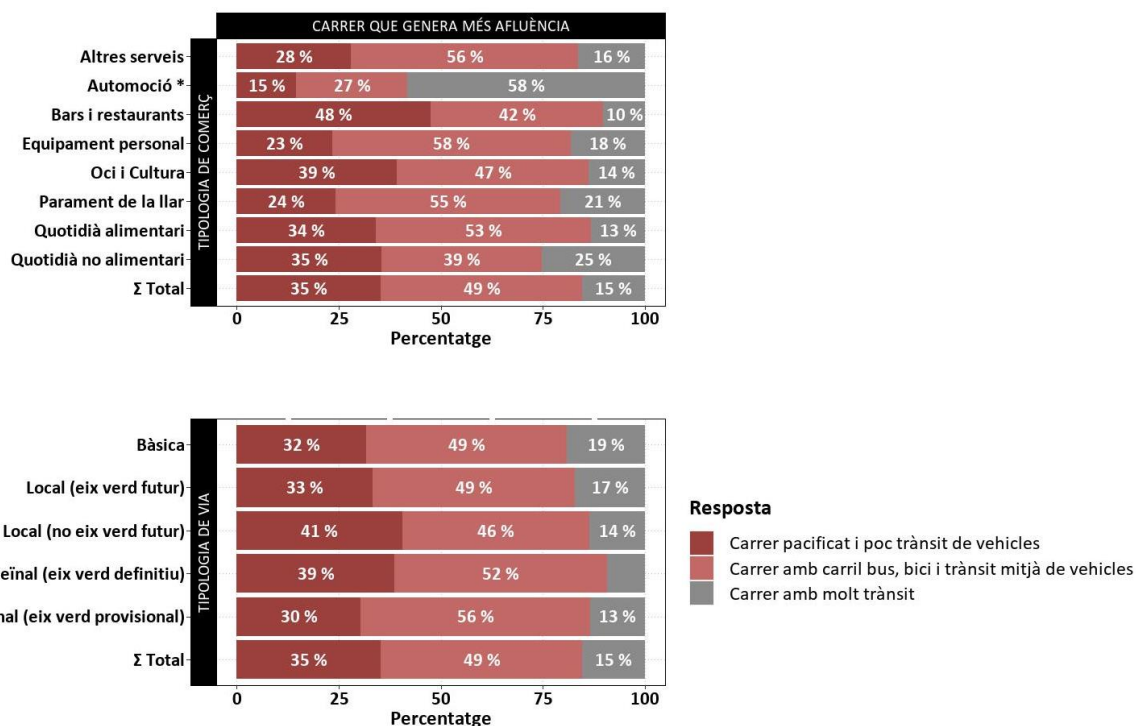
Gràfic 73. Tipus de carrer que genera més afluença de clients en el seu establiment comercial, segons ubicació de la botiga i antiguitat.

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 960**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Aquelles tipologies de comerç que valoren més els carrers pacificats i de poc trànsit de vehicles són els bars i restaurants (48%) i els comerços d'oci i cultura (39%), mentre que els que millor valoren els carrers amb molt trànsit són l'automoció (58%), el quotidià no alimentari (25%) i el parament de la llar (21%).

Segons tipologia de via, qui millor valoren els carrers amb molt trànsit són precisament els comerços de la xarxa bàsica (19%), associats a major trànsit, i els carrers actualment pacificats – veïnal (eix verd definitiu) també fan una valoració molt alta dels carrers pacificats i de poc trànsit de vehicles.



Gràfic 74. Tipus de carrer que genera més afluència de clients en el seu establiment comercial, segons tipologia de comerç o via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 960**

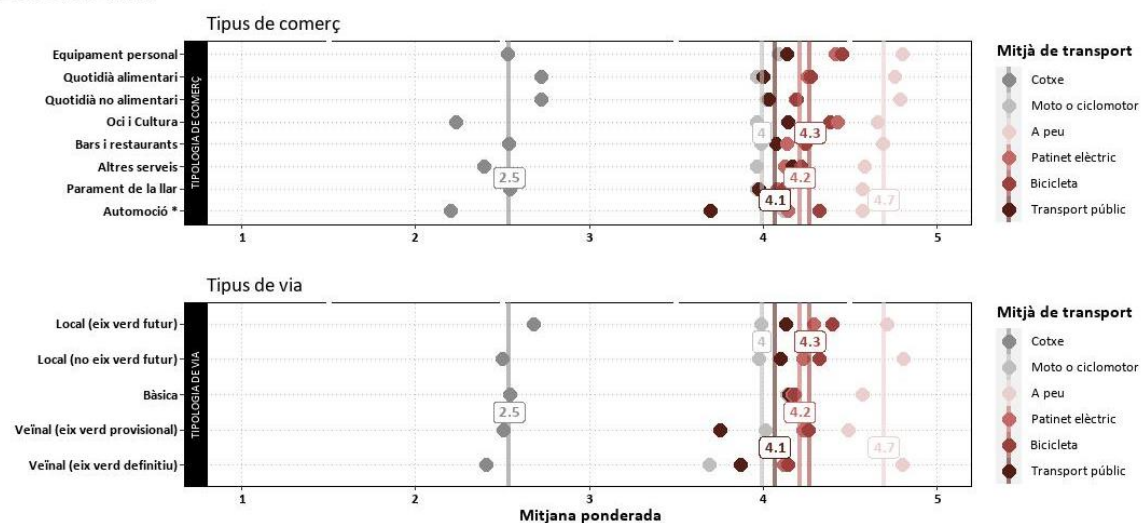
*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

3. Valoració dels elements que permeten la mobilitat en vehicle privat

A. Accessibilitat als establiments comercials (P20)

El mitjà de transport més accessible per accedir als comerços de l'Eixample seria a peu (4,7), seguit de la bicicleta (4,3), del patinet elèctric (4,2), del transport públic (4,1) i de la moto i ciclomotor (4). A molta distància hi ha el cotxe, que no seria gaire accessible (2,5). No es perceben diferències molt significatives segons tipologia de comerç o tipologia de via.

D'1 (poc) a 5 (molt)



Gràfic 75. Valoració de l'accessibilitat al comerç segons mitjà de transport, tipologia de comerç i via

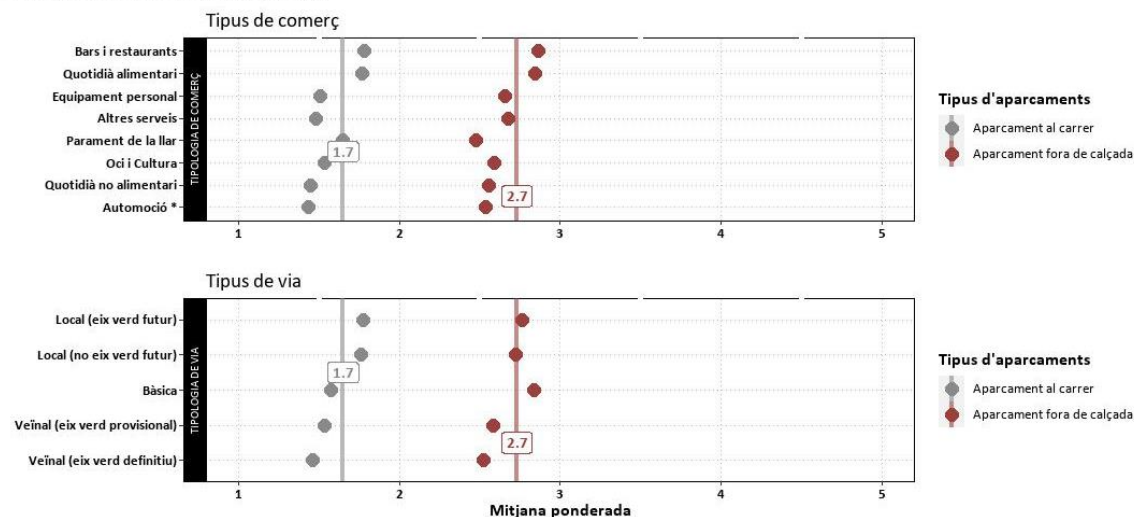
Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 984 (cotxe); n = 987 (moto o ciclomotor) ; n = 992 (a peu); n = 982 (patinet elèctric); n = 981 (bicicleta); n = 986 (transport públic)**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

B. Valoració de l'oferta d'aparcament de cotxes (P21 i P22)

La valoració de l'oferta d'aparcament de cotxe al carrer és molt baixa (1,7) i una mica superior (2,7) – encara que força baixa en el cas de l'aparcament fora de calçada. No es veuen diferències significants segons tipologia de comerç o tipologia de vies, tot i que les vies veïnals encara valoren més baix l'oferta tant al carrer (1,5) com fora de calçada (2,5).

D'1 (sense oferta) a 5 (oferta molt bona)



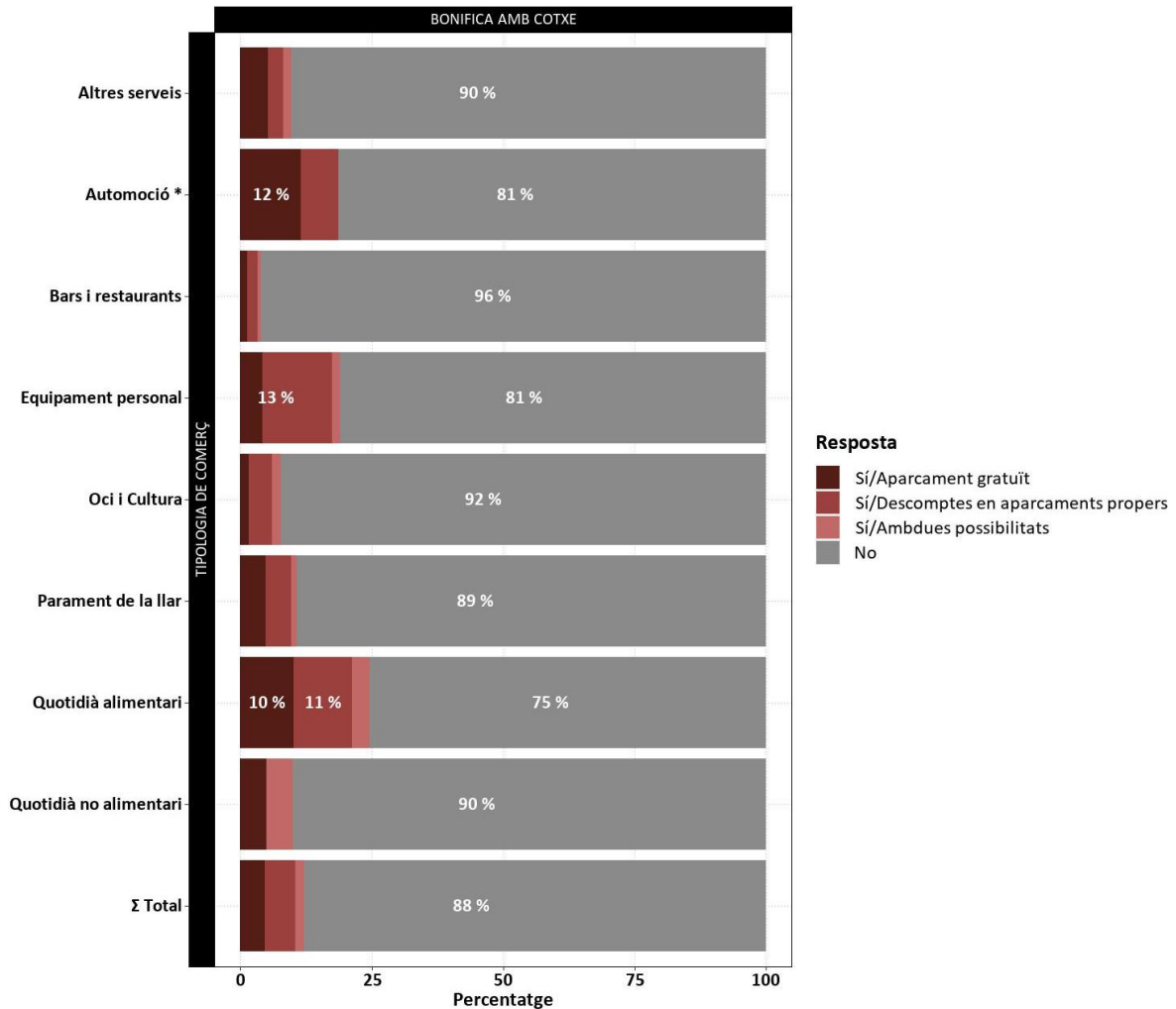
Gràfic 76. Valoració de l'aparcament de cotxes segons localització, tipologia de comerç i via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 983 (al carrer); n = 949 (fora de calçada)**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

C. Bonificació de l'aparcament (P23 i P24)

S'ha preguntat als comerciants si bonifica d'alguna manera l'aparcament als seus clients que venen a comprar en cotxe, i de quina manera ho fan. Un 12% dels comerciants declaren que ofereixen algun tipus de bonificació, ja sigui aparcament gratuït o descomptes en aparcaments propers, als seus clients. Aquest valor és molt superior en els comerços de quotidià alimentari (fins a un 25%) o d'equipament personal i automoció (fins a un 19%).



Gràfic 77. Tipus de bonificació declarat que els comerciants apliquen als seus clients que venen a comprar en cotxe, segons tipologia de comerç

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 1000**

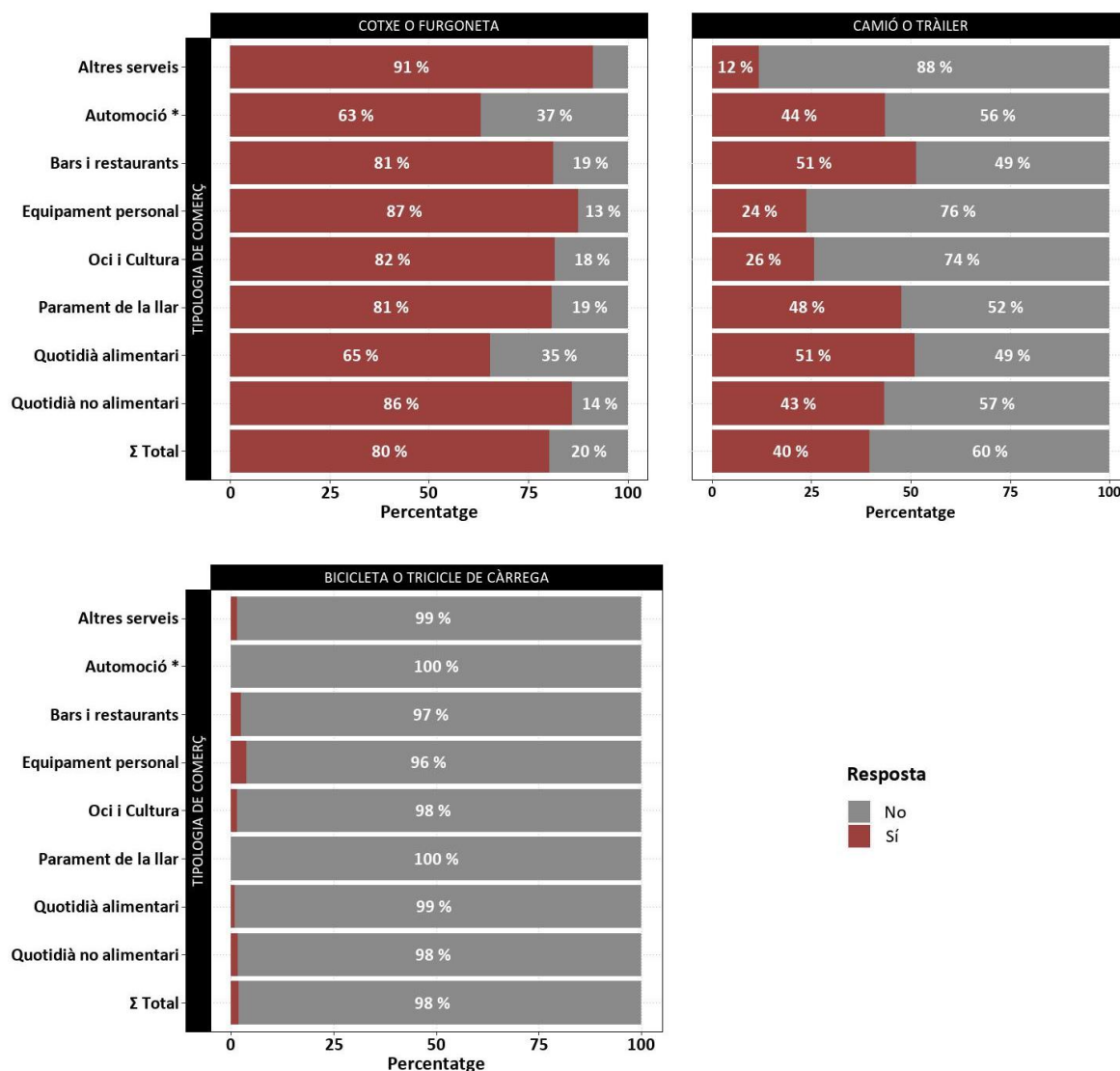
*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

4. Distribució urbana de mercaderies

A. Vehicles per la DUM (P25)

S'ha preguntat als comerciants en quin tipus de vehicle li arriben les mercaderies, podent respondre fins a un màxim de 3 respostes per comerciant. La gran majoria de comerciants (80%) declara que com a mínim els arriben en cotxe o furgoneta, tot i que un 40% també declaren que els arriben en camió o tràiler. En bicicleta només arriben mercaderies a un 2% dels comerços entrevistats.

Algunes de les diferències entre tipologies de comerços són les següents. Els establiments d'altres serveis, equipament personal i oci cultura, les mercaderies arriben en major proporció en cotxe i furgoneta, i en menor proporció en camió o tràiler. Contràriament, en establiments de quotidià alimentari o automoció, arriben en major proporció en camió o tràiler, i en menor proporció en cotxe o furgoneta.



Gràfic 78. Tipus de vehicle declarat en què arriben les mercaderies, segons tipologia de comerç

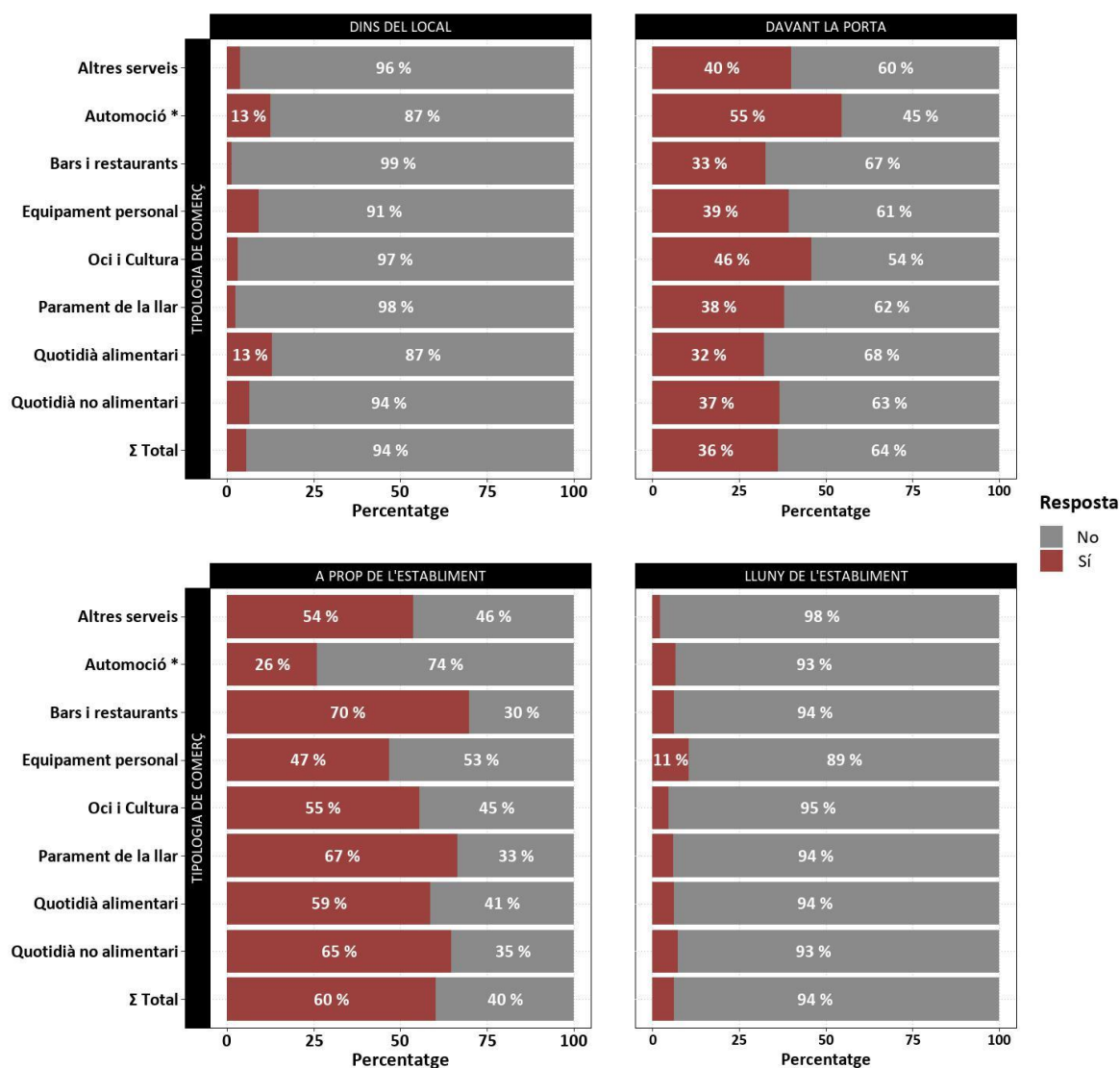
Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 1000**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

B. Lloc de la càrrega i descàrrega (P26)

S'ha preguntat als comerciants on es fa la càrrega i descàrrega de les mercaderies que li arriben, podent respondre fins a un màxim de 3 respostes per comerciant.

La majoria d'establiments comercials declaren que poden fer la càrrega i descàrrega a prop de l'establiment (60%), o inclús davant la porta (36%). Només un 6% declaren que la càrrega i descàrrega s'ha de fer lluny del seu establiment.

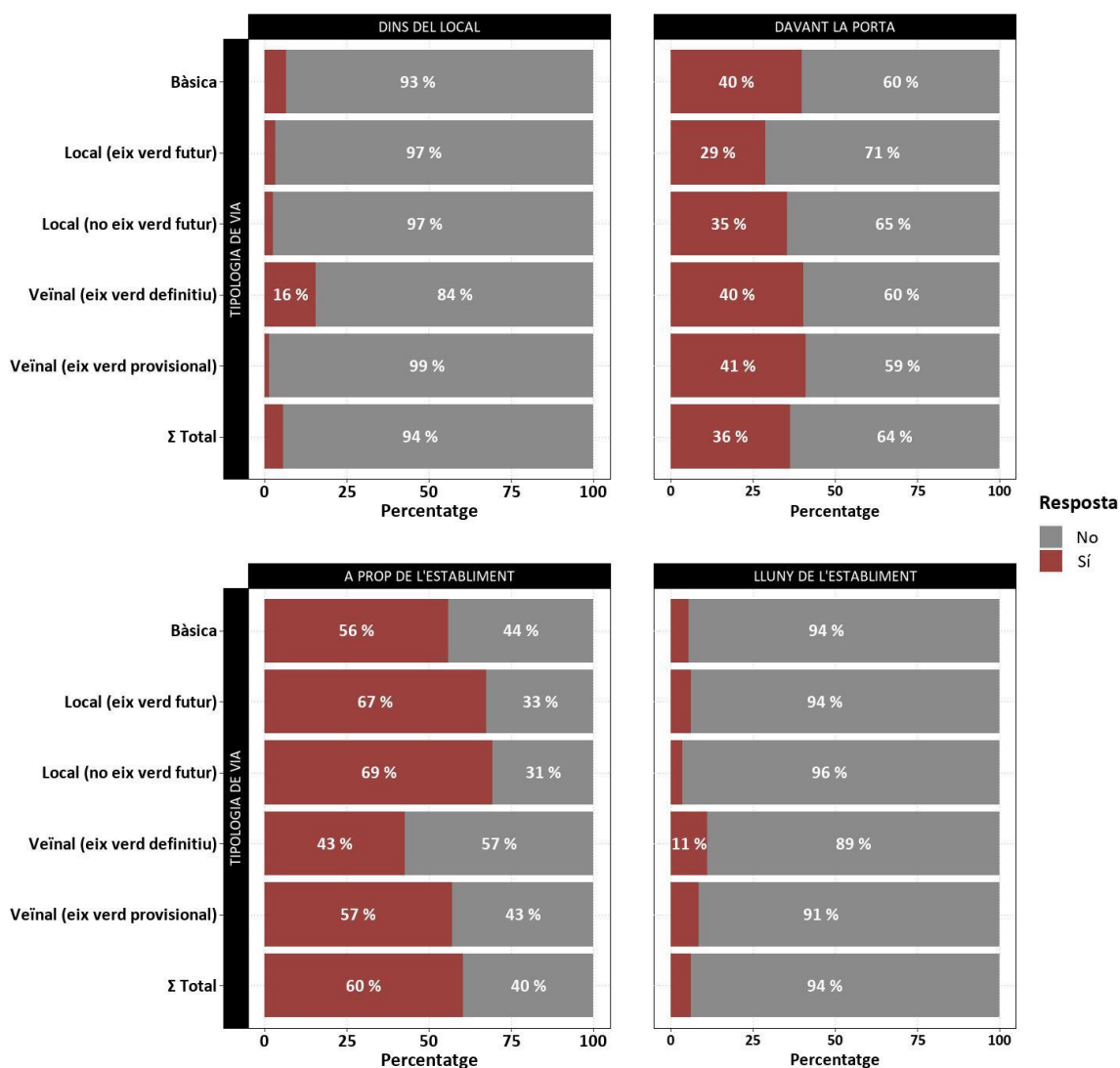


Gràfic 79. Lloc declarat on es fa la càrrega i descàrrega, segons tipologia de comerç

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 1000**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Aquells comerciants que més declaren que han de fer la càrrega i descàrrega lluny de l'establiment són els que estan ubicats en eixos veïnals (eix verd definitiu), és a dir, a la Superilla de Sant Antoni o altres vies de plataforma única. Són precisament els comerços d'aquestes vies qui també declaren que fan més la càrrega i descàrrega dins el propi local.



Gràfic 80. Lloc declarat on es fa la càrrega i descàrrega, segons tipologia de via

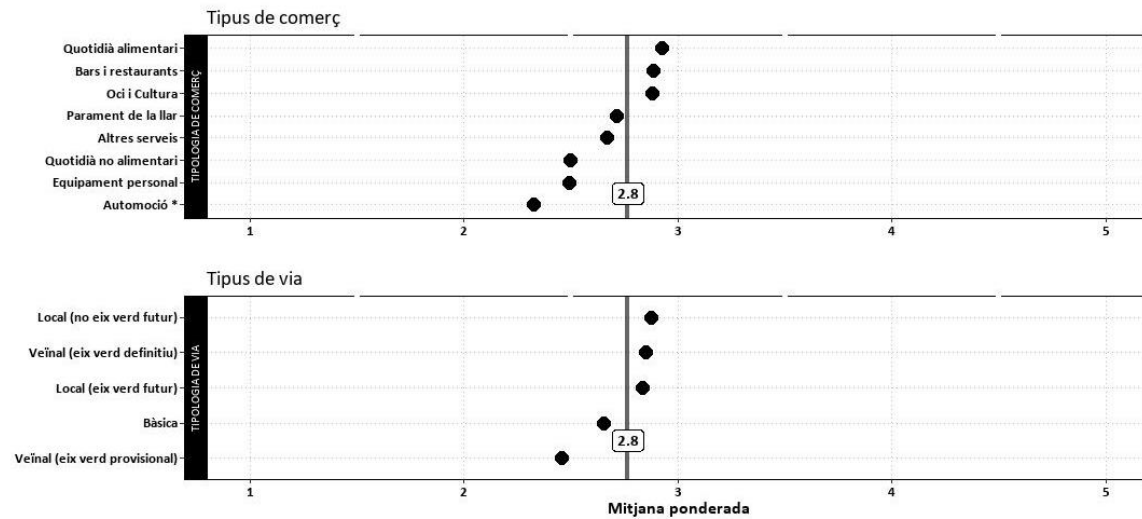
Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 1000**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

C. Valoració de l'oferta de càrrega i descàrrega (P27)

La valoració de l'oferta de places de càrrega i descàrrega és regular (2,8) i no es veuen diferències significants segons tipologia de comerç o tipologia de vies.

D'1 (sense oferta) a 5 (oferta molt bona)



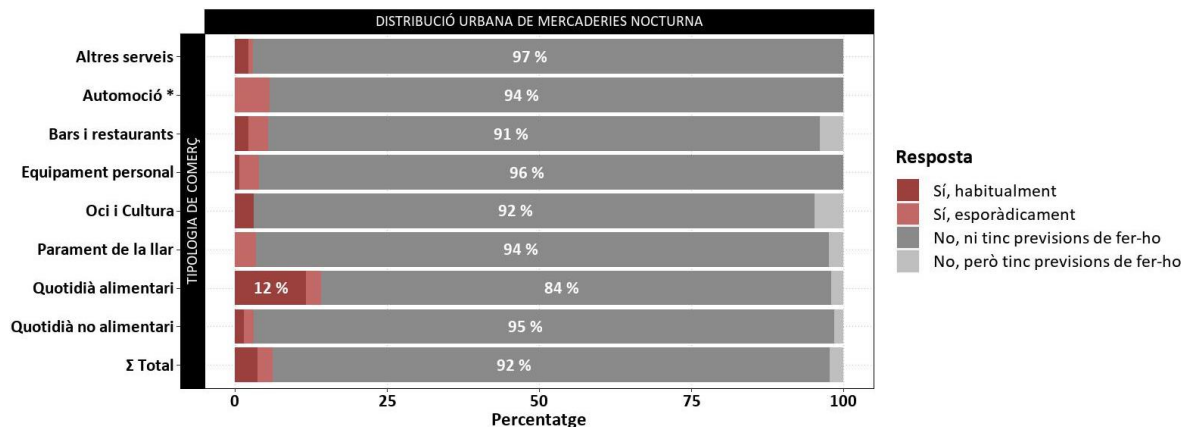
Gràfic 81. Valoració de l'oferta de places de càrrega i descàrrega segons tipologia de comerç i via

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 962**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

D. Ús de la DUM nocturna (P28)

Només el 6,2% dels comerços declaren que fan ús de la DUM nocturna. El comerç quotidià alimentari és qui en fa major ús, ja que més d'un 14% declara que en fa ús habitual o esporàdic.



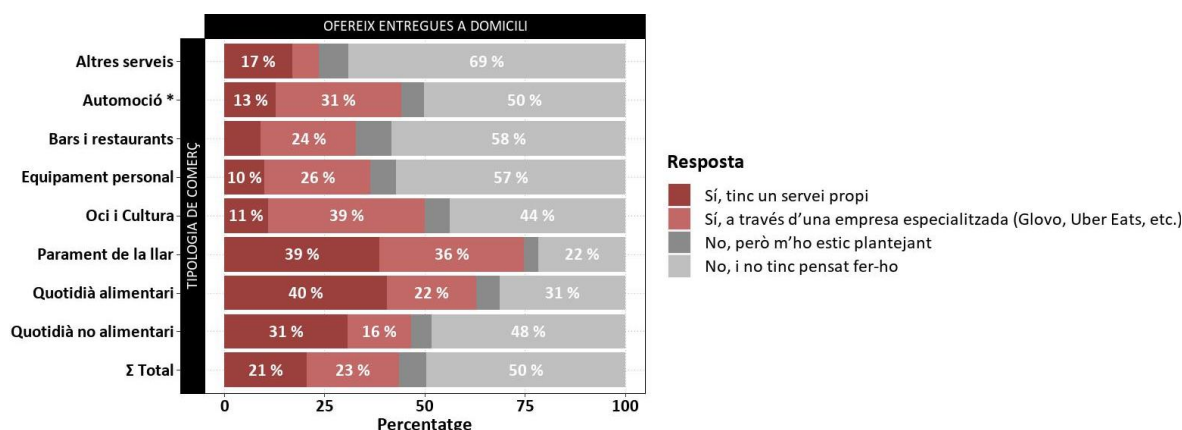
Gràfic 82. Ús de la DUM nocturna declarada, segons tipologia de comerç

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 988**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

E. Lliurament a domicili (P29)

El 44% dels comerços de l'Eixample ofereixen entregues a domicili des del seu negoci, tot i que amb certes variacions segons tipologia de comerç. Els comerços de parament de la llar (75%) i comerços de quotidià alimentari (62%) són aquells que més han declarat fer lliuraments a domicili. Per contra, els altres serveis, bars i restaurants i equipament personal són els qui ofereixen menys lliurament a domicili, en menys del 50% de comerços de la seva categoria.



Gràfic 83. Entregues a domicili declarades, segons tipologia de comerç

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 992**

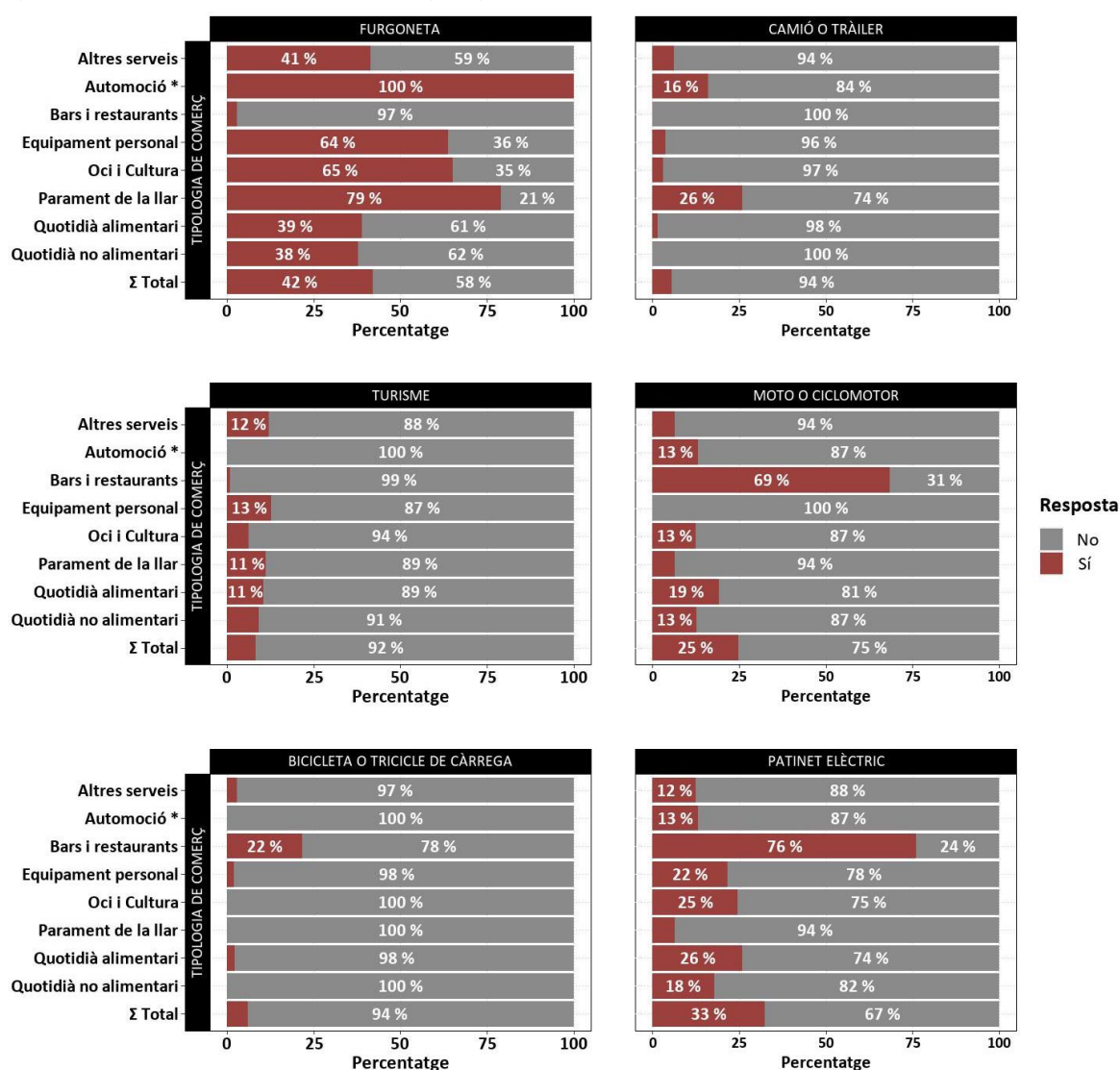
*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

F. Vehicles pel lliurament a domicili (P30)

Aquelles persones que han declarat que ofereixen entregues a domicili des del seu negoci amb un servei propi o a través d'una empresa especialitzada (n=435), se'ls ha demanat amb quin tipus de vehicle fan aquestes entregues a domicili. Els entrevistats podien respondre fins a un màxim de 3 respostes. Els vehicles més utilitzats són la furgoneta (42%), el patinet elèctric (33%) i la moto o ciclomotor (25%).

La furgoneta pren més protagonisme en el lliurament a domicili des de comerços de parament de la llar (79%), d'equipament personal (64%) i d'oci i cultura (65%). El camió o tràiler també és significant en el cas de parament de la llar (26%).

Des de bars i restaurants, és molt significatiu el lliurament en moto o ciclomotor (69%), en patinet elèctric (76%) o en bicicleta o tricicle de càrrega (22%).



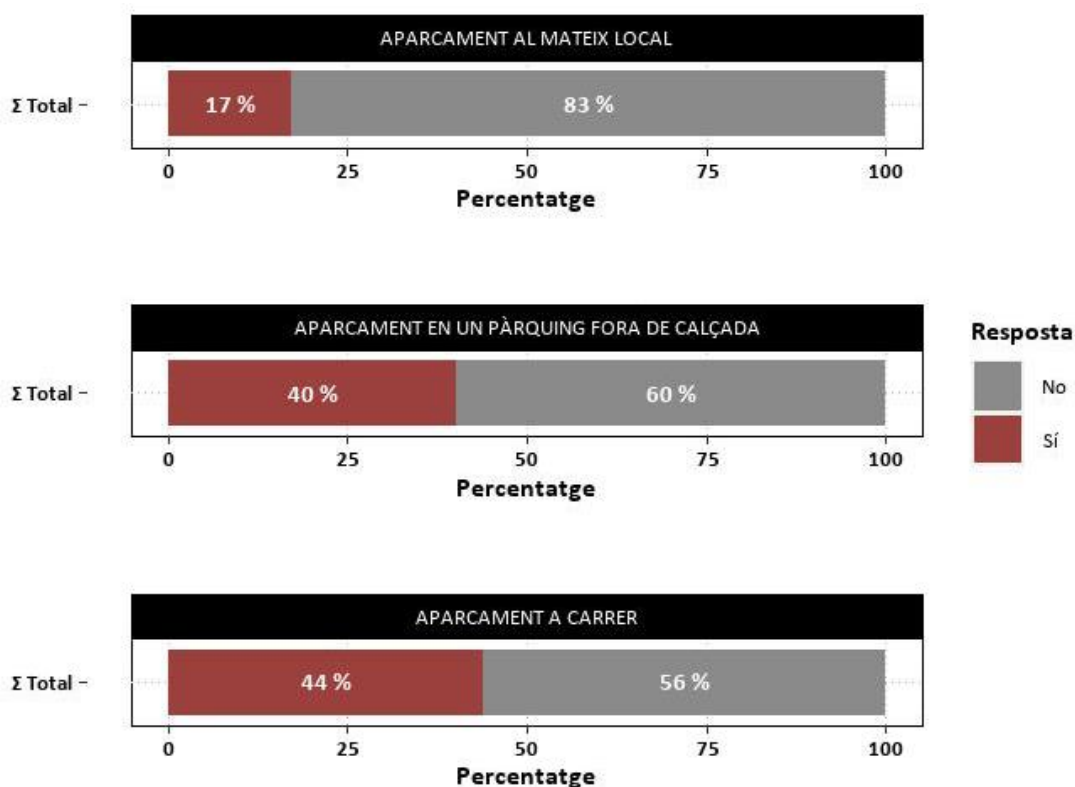
Gràfic 84. Tipus de vehicle declarat utilitzat pel lliurament a domicili, segons tipologia de comerç

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 435**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

G. Aparcament dels vehicles propis de lliurament a domicili (P31)

Aquelles persones que han declarat que ofereixen entregues a domicili des del seu negoci amb un servei propi (n=153), se'ls ha demanat on aparquen el vehicle que utilitzen per aquest ús. Els entrevistats podien respondre fins a un màxim de 3 respostes. L'aparcament al carrer (44% dels enquestats) i fora de calçada (40%) són els llocs principals d'aparcament dels seus vehicles. Només un 17% ha respost que aparca el vehicle al mateix local. Cal tenir present que quan ens referim a vehicles pot ser des d'un cotxe o furgoneta, fins a una moto, ciclomotor o bicicleta.



Gràfic 85. Lloc d'aparcament declarat dels vehicles propis que el comerciant fa servir per al repartiment dels seus productes

Font: Enquesta als responsables d'establiments comercials de l'Eixample-Barcelona. **n = 153**

*Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Qüestionari

BLOC 0. QUOTES / INTRODUCCIÓ

Verificar que coincideix amb les característiques del comerç assignat (PREVI A L'ENQUESTA)

F01. NOM DEL CARRER _____

F02. NÚMERO _____

F03A. COORDENADES GEOGRÀFIQUES MOSTRA (Ajuntament BCN): _____

F03B. COORDENADES GEOGRÀFIQUES GPS (Tablet): _____

F04. TIPOLOGIA DE CARRER*

1. Via bàsica
2. Via local (no eix verd futur)
3. Via local (eix verd futur)
4. Via veïnal (eix verd provisional)
5. Via veïnal (eix verd definitiu)

** En alguns casos, el comerç no es troba pròpiament al carrer de la categoria, sinó a algun xamfrà proper o a la proximitat*

F05. ESTABLIMENT EN MERCAT

1. Sí, al mercat del Ninot
2. Sí, al mercat del Fort Pienc
3. Sí, al mercat de Sant Antoni
4. Sí, al mercat de Sagrada Família
5. Sí, al mercat de l'Abaceria Central
6. Sí, al mercat de la Concepció
7. No.

F06. ACTIVITAT PRINCIPAL DE L'ESTABLIMENT (Anotar-ho directament, abans de fer l'entrevista)

Quotidià alimentari

1. Fruïtes i verdures
2. Carn i porc/Ous i aus
3. Peix i marisc
4. Pa, pastisseria i làctics
5. Resta alimentació i begudes (inclou plats preparats, autoservei, supermercat)

Quotidià NO alimentari

6. Drogueria i perfumeria
7. Farmàcies i parafarmàcies
8. Herbolari, dietètica i nutrició
9. Tabac i articles fumadors

Equipament personal

10. Vestir i merceria
11. Calçat i pell
12. Joieria, rellotgeria i bijuteria
13. Òptiques

Parament de la llar

14. Mobles i articles de fusta i metall
15. Material equipament de la llar

- 16. Floristeries
- 17. Aparells domèstics/Parament ferreteria
- 18. Basars
- 19. Segells, monedes i antiguitats

Oci i cultura

- 20. Llibres, diaris i revistes
- 21. Joguines i esports
- 22. Música
- 23. Informàtica, telefonia
- 24. Fotografia
- 25. Souvenirs

Automoció

- 26. Vehicles

Bars i restaurants

- 27. Bars i restaurants

Serveis

- 28. Centres d'estètica
- 29. Perruqueries
- 30. Tintories
- 31. Veterinaris/mascotes

SI F05 = 7

F07. SITUACIÓ DE L'ESTABLIMENT (Anotar-ho directament, abans de fer l'entrevista)

- 1. Botiga aïllada al carrer
- 2. Botiga en cantonada
- 3. Botiga en centre comercial/Galeria comercial

A tots:

BON DIA / BONA TARDA: EM DIC <nom entrevistador/a> I COL·LABORO AMB OPINÒMETRE, EMPRESA D'ESTUDIS D'OPINIÓ. ESTEM REALITZANT UNA ENQUESTA PER A L'AJUNTAMENT DE BARCELONA SOBRE MOBILITAT I L'ACCÉS EN VEHICLE PRIVAT ALS COMERÇOS DE L'EIXAMPLE.

F08. PODRÍA PARLAR AMB EL/LA PROPIETARI/A, L'ENCARREGAT/ADA, RESPONSABLE DEL NEGOCI O ALGUNA PERSONA AMB EXPERIÈNCIA QUE TINGUI CONEIXEMENT DEL NEGOCI*?

- 1. Sí, ara
- 2. Sí, més tard (anotar quan): Data:_____ / Hora:_____ / Telèfon:_____
- 3. No -----> (Fi entrevista)

** Si hi ha diverses persones, les prioritats per seleccionar la persona que contesta l'enquesta són: Propietari/ària, Encarregat/ada o responsable i, per últim, Empleat/ada amb experiència i coneixement del negoci*

F09. DATA I HORA INICI ENTREVISTA (dd.mm.aaa): |__|_|_|

A partir d'aquí comença l'enquesta pròpiament dita

P03. SERIA TAN AMABLE DE CONTESTAR A UNES PREGUNTES? NOMÉS LI PORTARÀ UNS MINUTS.

1. Sí "GRÀCIES PER LA SEVA COL·LABORACIÓ"
2. No "MOLTES GRÀCIES" ———> (Fi entrevista)

EN COMPLIMENT DEL REGLAMENT GENERAL DE PROTECCIÓ DE DADES, L'INFORMEM QUE AQUESTA ENQUESTA SERÀ TRACTADA DE FORMA CONFIDENCIAL, ANÒNIMA I ÚNICAMENT AMB FINALITAT ESTADÍSTICA.

P04. L'INFORMO TAMBÉ QUE AQUESTA ENTREVISTA S'ESTÀ ENREGISTRANT PER GARANTIR QUE ES REALITZA CORRECTAMENT. UN COP FETS AQUESTS CONTROLS DE QUALITAT, S'ESBORRARÀ.

1. Autoritzo la gravació
2. No autoritzo la gravació

(Com a mínim, el 80% de les enquestes s'han d'enregistrar)

P05. EN QUINA LLENGUA VOL QUE LI FACI L'ENQUESTA?

1. Català (utilitzeu qüestionari català)
2. Castellà (utilitzeu qüestionari castellà)

P06. QUIN ÉS L'ANY D'OBTURA DE L'ESTABLIMENT (MANTENINT-SE LA MATEIXA ACTIVITAT I EL/LA MATEIX/A PROPIETARI/A)? (Anoteu any exacte. Si no saben any exacte, feu aparèixer els intervals)

1. Abans de 1975
2. Entre 1975 i 1979
3. Entre 1980 i 1984
4. Entre 1985 i 1989
5. Entre 1990 i 1994
6. Entre 1995 i 1999
7. Entre 2000 i 2004
8. Entre 2005 i 2009
9. Entre 2010 i 2014
10. Entre 2015 i 2019
11. 2020
12. 2021
13. 2022
99. NS/NC

BLOC I. PERFIL DELS CLIENTS

P07. De cada 10 clients que visiten el seu establiment, quants creu que són del barri? Resposta numèrica de 0 a 10

99. NS/NC

SI F06 ≠ 27

P08. AMB QUINA FREQUÈNCIA NECESSITEN ELS SEUS CLIENTS TRANSPORTAR OBJECTES VOLUMINOSOS I PESANTS ADQUIRITS AL SEU ESTABLIMENT?

1. Mai
2. Rarament
3. Ocasionalment
4. Habitualment
99. NS/NC

A tots:

P09. QUINA PART DELS CLIENTS FAN SERVIR ELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT PER VENIR AL SEU ESTABLIMENT, DE l'1 (CAP) AL 5 (MOLTS)? (Llegir tots els mitjans, s'ha de preguntar per a cadascú d'ells)

- | | |
|----------------------|-------|
| 1. A peu | _____ |
| 2. Bicicleta | _____ |
| 3. Patinet elèctric | _____ |
| 4. Transport públic | _____ |
| 5. Cotxe | _____ |
| 6. Moto o ciclomotor | _____ |

P10. QUIN % DELS SEUS CLIENTS CREU QUE ACCEDEIX AL SEU ESTABLIMENT EN VEHICLE PRIVAT (COTXE, MOTOCICLETA O CICLOMOTOR)?

99. NS/NC

BLOC II. IMPACTE DE LES INTERVENCIONS URBANÍSTIQUES EN ELS HÀBITS DE CONSUM

P11. ALS DARRERS 4 ANYS, QUINA O QUINES DE LES SEGÜENTS ACTUACIONS URBANÍSTIQUES DE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT (QUE SUPOSEN UNA REDUCCIÓ DE L'ESPAI PER AL VEHICLE PRIVAT) S'HAN REALITZAT AL SEU CARRER O EN CARRERS ADJACENTS (MÀXIM DUES ILLES DE DISTÀNCIA) ? (Llegir totes les actuacions, s'ha de preguntar per a cadascuna d'elles)

1. Sí 2. No

1. Superilla (Carrer pacificat o eix verd)
2. Nou carril bici
3. Nou carril bus
4. Mesures de pacificació en entorns escolars
5. Ampliació de voreres amb pintura

Si P11_1 i P11_2 i P11_3 i P11_4 i P11_5 = 2 (contesta "No" a totes les actuacions) ---> saltar a P15

P12. CREU QUE AQUESTES ACTUACIONS AFECTEN DE MANERA FAVORABLE O DESFAVORABLE L'ACTIVITAT COMERCIAL AL SEU ESTABLIMENT?

1. Favorable
2. No afecten
3. Desfavorable
99. NS/NC

P13. CREU QUE AQUESTES ACTUACIONS HAN FET QUE VINGUIN MÉS O MENYS CLIENTS DE FORA DE BARCELONA AL SEU ESTABLIMENT?

1. Més
2. No han influït
3. Menys
4. El meu establiment ha obert després que es fessin les actuacions de pacificació
99. NS/NC

P14. CREU QUE AQUESTES ACTUACIONS HAN FET QUE ELS SEUS CLIENTS COMPRIN MÉS O MENYS AL BARRI QUE ABANS?

1. Més
2. No han influït
3. Menys
4. El meu establiment ha obert després que es fessin les actuacions de pacificació
99. NS/NC

A tots:

P15. EN EL FUTUR, SAP SI HI HA PREVISTES ALGUNA DE LES SEGÜENTS ACTUACIONS URBANÍSTIQUES DE PACIFICACIÓ AL SEU CARRER O EN CARRERS ADJACENTS (MÀXIM DUES ILLES DE DISTÀNCIA) ? (Llegir totes les actuacions, s'ha de preguntar per a cadascuna d'elles)

1. Sí 2. No

1. Superilla (Carrer pacificat o eix verd)
2. Nou carril bici
3. Nou carril bus
4. Mesures de pacificació en entorns escolars

Si P11_1 o P11_2 o P11_3 o P11_4 o P11_5 = 1 (contesta "Sí" a almenys una actuació ja realitzada) i P15_1 o P15_2 o P15_3 o P15_4 = 1 (contesta "Sí" a almenys una de les actuacions previstes) ---> saltar a P19

Si P11_1 o P11_2 o P11_3 o P11_4 o P11_5 = 1 (contesta "Sí" a almenys una actuació ja realitzada) i P15_1 i P15_2 i P15_3 i P15_4 = 2 (contesta "NO" a totes les actuacions previstes) ---> saltar a P19

Si P11_1 i P11_2 i P11_3 i P11_4 i P11_5 = 2 (contesta "NO" a totes les actuacions ja realitzades) i P15_1 o P15_2 o P15_3 o P15_4 = 1 (contesta "Sí" a almenys una de les actuacions previstes) ---> passar a P16 (sense llegir el text)

Si P11_1 i P11_2 i P11_3 i P11_4 i P11_5 = 2 (contesta "NO" a totes les actuacions ja realitzades) i P15_1 i P15_2 i P15_3 i P15_4 = 2 (contesta "NO" a totes les actuacions previstes): ENCARA QUE NO LI CONSTI QUE AL SEU CARRER O EN CARRERS ADJACENTS ESTIGUIN PREVISTES ACTUACIONS FUTURES, AL CONJUNT DE L'EIXAMPLE ESTÀ PREVIST DESENVOLUPAR EL PROJECTE SUPERILLES, EN EL QUAL ES PROJECTARAN DIFERENTS ACTUACIONS URBANÍSTIQUES DE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT. EN AQUEST CAS, RESPONGUI SOBRE L'EFECTE QUE CREU QUE AQUESTES MESURES AL CONJUNT DE L'EIXAMPLE PODRIEN TENIR SOBRE EL SEU ESTABLIMENT ---> fer P16

P16. PENSA QUE AQUESTES ACTUACIONS FUTURES AFECTARAN DE MANERA FAVORABLE O DESFAVORABLE L'ACTIVITAT COMERCIAL DEL SEU ESTABLIMENT?

1. Favorable
2. No afectaran
3. Desfavorable
99. NS/NC

P17. CREU QUE AQUESTES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES FARAN QUE VINGUIN MÉS O MENYS CLIENTS DE FORA DE BARCELONA AL SEU ESTABLIMENT?

1. Més
2. No variarà la seva procedència
3. Menys
99. NS/NC

P18. CREU QUE AQUESTES ACTUACIONS FARAN QUE ELS SEUS CLIENTS COMPRIN MÉS O MENYS AL BARRI QUE ABANS?

1. Més
2. No influiran als seus hàbits de consum
3. Menys
99. NS/NC

A tots:

P19. QUIN TIPUS DE CARRER CREU QUE GENERA MÉS AFLUÈNCIA DE CLIENTS EN UN ESTABLIMENT COM EL SEU? (Només pot escollir-ne un)

1. Carrer pacificat amb prioritat per a vianants, bicicletes, i poc trànsit de vehicles
2. Carrer amb carril bus, bici i trànsit mitjà de vehicles
3. Carrer amb molt trànsit
99. NS/NC

BLOC III. VALORACIÓ DELS ELEMENTS QUE PERMETEN LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

P20. COM VALORA LA FACILITAT D'ACCEDIR AL SEU ESTABLIMENT AMB ELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT, DE L'1 (CAP FACILITAT) AL 5 (MOLTA FACILITAT)? (Llegir tots els mitjans, s'ha de contestar per a cadascú d'ells)

1. Cotxe: _____
2. Moto o ciclomotor: _____
3. Transport públic: _____
4. A peu: _____
5. Bicicleta : _____
6. Patinet elèctric: _____

P21. COM VALORA L'OFERTA D'APARCAMENT DE COTXES AL CARRER A L'ENTORN DEL SEU ESTABLIMENT, DE L'1 (SENSE OFERTA) AL 5 (OFERTA MOLT BONA) ?

P22. I COM VALORA L'OFERTA D'APARCAMENT DE COTXES FORA DE CALÇADA (PÀRKINGS O ALTRES ESPAIS RESERVATS), DE L'1 (SENSE OFERTA) AL 5 (OFERTA MOLT BONA) ?

P23. BONIFICA D'ALGUNA MANERA L'APARCAMENT ALS CLIENTS QUE VENEN A COMPRAR EN COTXE ?

1. Sí.
2. No
99. NS/NC

Si P23=1

P24. DE QUINA MANERA?

1. Aparcament gratuït d'ús exclusiu per a clients
2. Descomptes en aparcaments propers a l'establiment
3. Ambdues possibilitats

4. Altres. Quina ? _____

BLOC IV. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

A tots:

P25. EN QUIN TIPUS DE VEHICLE LI ARRIBEN LES MERCADERIES? (Espontània, multiresposta: màxim 3 respostes)

1. Cotxe o furgoneta
2. Camió o tràiler
3. Bicicleta o tricicle de càrrega
4. Altres _____
99. NS/NC

P26. I ON FAN LA CÀRREGA I DESCÀRREGA? (Espontània, multiresposta: màxim 3 respostes)

1. Al carrer, davant la porta
2. Al carrer, en zona de càrrega i descàrrega, molt a prop de l'establiment
3. Al carrer, en zona de càrrega i descàrrega, lluny de l'establiment
4. A dins del local
5. Altres _____
99. NS/NC

P27. VALORI L'OFERTA GENERAL DE PLACES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA QUE HI HA A L'ENTORN DEL SEU ESTABLIMENT, EN UNA ESCALA DE L'1 (GENS) AL 5 (MOLT BONA).

P28. FA ÚS DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES NOCTURNA, ÉS A DIR, REP MERCADERIES A PARTIR DE LES VUIT DEL VESPRE?

1. Sí, habitualment
2. Sí, esporàdicament
3. No, ni tinc previsions de fer-ho
4. No, però tinc previsions de fer-ho
99. NS/NC

P29. ACTUALMENT, OFEREIX ENTREGUES A DOMICILI DES DEL SEU NEGOCI?

1. Sí, tinc un servei propi
2. Sí, a través d'una empresa especialitzada (Glovo, Uber Eats, etc.)
3. No, però m'ho estic plantejant
4. No, i no tinc pensat fer-ho
99. NS/NC

Si P29 = 1 o 2

P30. AMB QUINS TIPUS DE VEHICLES FA LES ENTREGUES A DOMICILI? (Espontània, multiresposta: màxim 3 respostes)

1. Furgoneta
2. Camió o tràiler
3. Turisme
4. Bicicleta o tricicle de càrrega
5. Patinet elèctric

F10. DATA I HORA FI ENTREVISTA (dd.mm.aaa): |__||__|

F11. DURADA DE L'ENTREVISTA: |__||__|

Annex III. Principals resultats de l'enquesta als clients-conductors

Fitxa tècnica

L'enquesta va adreçada a la població que es desplaça a l'Eixample en vehicle privat motoritzat (cotxe, motocicleta o ciclomotor) i que fa una compra o consumició en un establiment (comerços o bars, restaurants o altres serveis).

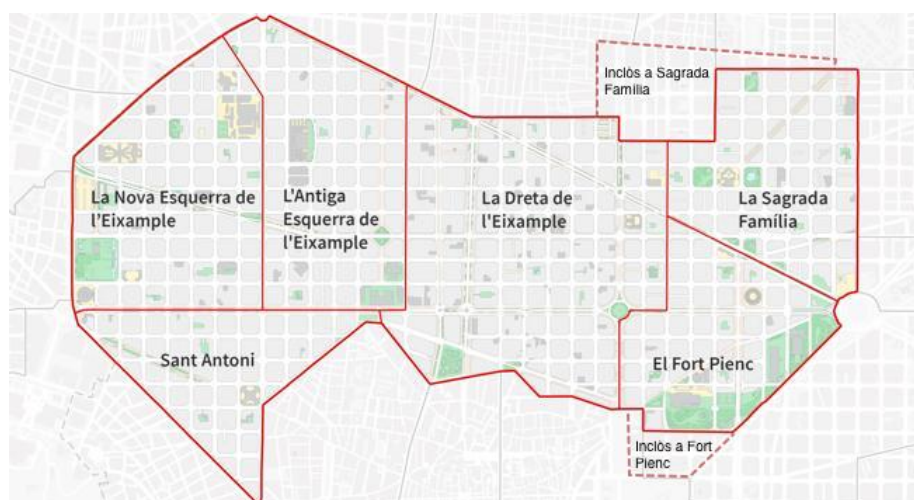
Data del treball	Entre el 22 de març i el 13 d'abril de 2022
Univers	Població que es desplaça a l'Eixample en vehicle privat motoritzat (cotxe, motocicleta o ciclomotor) i que fa una compra o una consumició en un establiment comercial de l'Eixample
Mostra	1.014 enquestes Mostreig estratificat polietàpic. Amb una confiança del 95,5 % i sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,5$), l'error màxim és $\pm 3,06$ %
Metodologia	Entrevista presencial assistida per ordinador (CAPI) en lloc determinat. Principalment, s'han cercat a les persones que acaben d'aparcar el seu vehicle en alguna plaça d'aparcament de la calçada, o bé aquelles que surten d'un aparcament fora de calçada.
Mostreig	Estratificació a partir dels perfils sociodemogràfics (mitjà de transport, sexe i grup d'edat).
Dies d'entrevistes	De dilluns a dissabte de 10h a 22h, excepte festius i ponts
Equip investigador	Disseny metodològic, supervisió del treball de camp, codificació i processament de les dades i anàlisi dels resultats a càrrec de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).
Treball de camp	Institut Opinòmetre

La mostra s'ha estratificat a partir de l'EMEF 2019, d'aquelles persones que van en vehicle privat motoritzat (cotxe, moto o ciclomotor) a l'Eixample, i que realitzen un dels desplaçaments en aquest àmbit per un d'aquests 4 motius: compres quotidianes, compres ocasionals o no quotidianes; oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports; o àpats no d'oci. L'estratificació ha tingut en compte el sexe, el grup d'edat i el mitjà de transport.

	UNIVERS	MOSTRA	MARGE D'ERROR *
Sexe			
Home	44.640	688	3,71%
Dona	30.429	326	5,40%
Grups d'edat			
18 a 29 anys	12.672	115	9,10%
30 a 64 anys	50.195	789	3,46%
65 anys i més	12.202	110	9,30%
Mitjà de transport			
Cotxe	47.385	613	3,93%
Moto o ciclomotor	27.684	401	4,86%
Total	75.069	1.014	3,06%
*P=0,5; Q=0,5; CONFIANÇA=95%			

Per a garantir una distribució equitativa de les enquestes dins l'àmbit de l'estudi, s'ha estratificat la mostra per barris segons els criteris indicats a la taula següent. La distribució relativa d'enquestes per barris reflecteix la distribució comercial de l'Eixample. Al mateix temps, en el cas del cotxe, les enquestes s'han distribuït el 50% en aparcaments en superfície i el 50% en aparcaments soterrats. També s'ha garantit que com a mínim, les enquestes es facin en tres aparcaments soterrats diferents per cada barri.

Barri	MOSTRA	MARGE D'ERROR *
Nova Esquerra de l'Eixample	150	8,16%
Antiga Esquerra de l'Eixample	199	7,09%
Sant Antoni	151	8,14%
Dreta de l'Eixample	300	5,77%
Sagrada Família*	163	7,83%
Fort Pienc*	51	14,00%



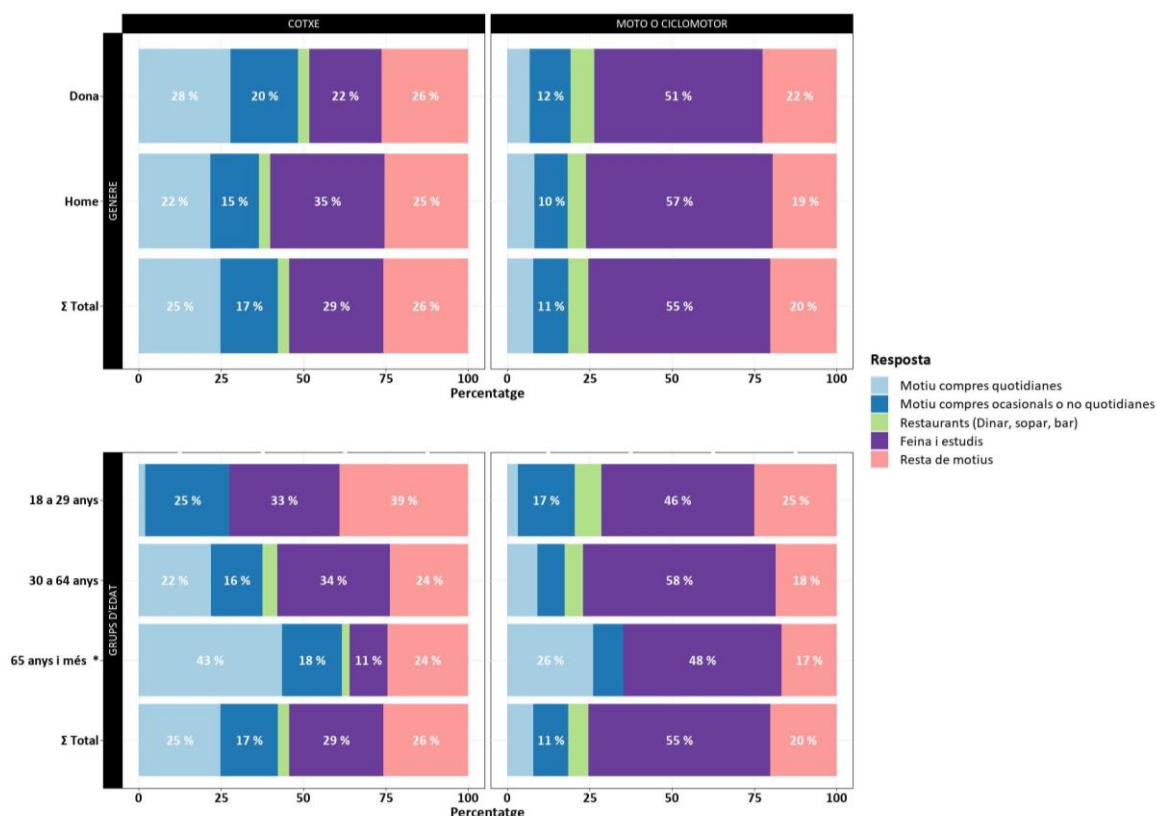
1. Caracterització i valoració dels desplaçament

A. Motiu principal per anar a l'Eixample (P05)

A aquelles persones que han accedit a l'Eixample en vehicle privat (cotxe o moto), i que en algun moment del dia ha realitzat o realitzarà una compra o consumició, se'ls ha preguntat quin ha estat el motiu principal d'aquell desplaçament. D'aquells que van a l'Eixample en cotxe, el motiu principal és treballar o estudiar (28,5%), seguit de la resta de motius (25,8%) i de les compres quotidianes (24,8%). El motiu compres ocasionals, no quotidianes o altres serveis només representen el 17,5%.

Em quant a la moto, el principal motiu dels desplaçaments és feina i estudis (55,2%), seguit de la resta de motius (20,1%). Els motius compres són molt més residuals. El motiu compres ocasionals, no quotidianes o altres serveis només representen el 10,6%, i el motiu compres quotidianes només el 8,0%.

S'observen certes diferències segons el gènere i l'edat. Les dones realitzen més desplaçament a l'Eixample per motiu compres (tant quotidianes com no quotidianes) i els homes més desplaçaments per motiu feina i estudis. La gent jove (18 a 29 anys) pràcticament no fan desplaçaments per motiu compres quotidianes, que d'altra banda, és el principal motiu de la gent més gran (de 65 anys i més).

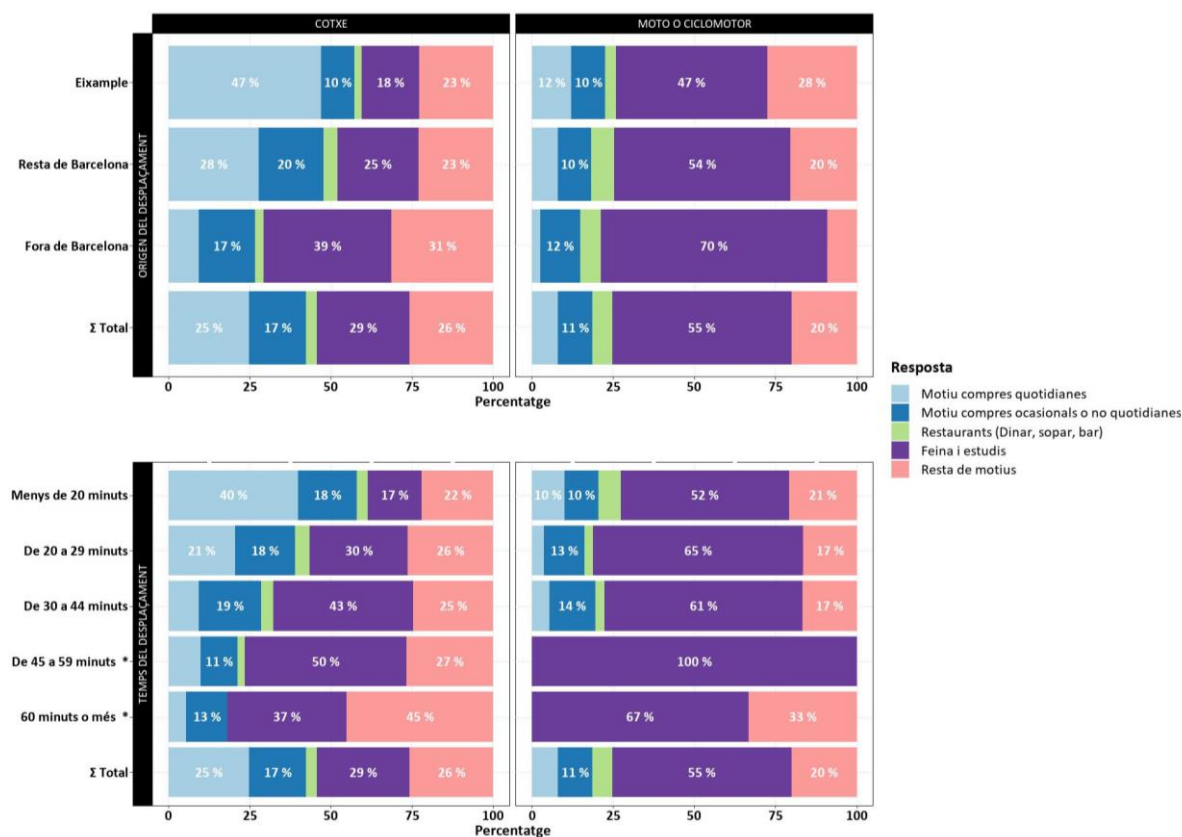


Gràfic 86. Motiu principal per anar a l'Eixample en vehicle privat, segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

També s'observen diferències importants segons l'origen i el temps de desplaçament. La població que ve de més a prop, i en general, de l'Eixample, realitza més desplaçaments en vehicle privat per compres quotidianes. D'altra banda, la població que ve de fora de Barcelona i que realitza desplaçaments més llargs, la proporció del motiu per feina i estudis és més alta en comparació amb la resta de la població.



Gràfic 87. Motiu principal per anar a l'Eixample en vehicle privat, segons origen del desplaçament i el temps des desplaçament

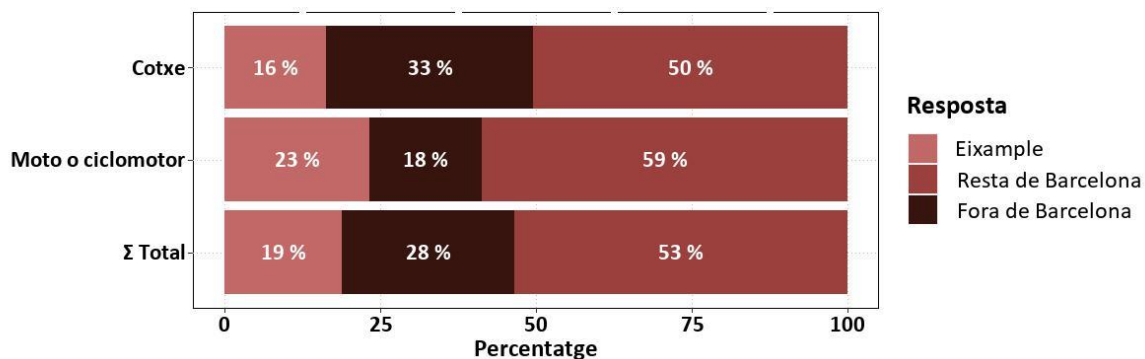
Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

B. Origen del desplaçament (P08-P09-P10)

La majoria de clients dels establiments comercials que es desplacen en vehicle privat provenen de la resta de Barcelona (53%). A continuació, són les persones de fora de Barcelona (28%) les que més hi accedeixen en vehicle privat. Finalment, hi ha un 19% de les persones que es mouen en vehicle privat provenen del mateix districte.

Hi algunes diferències pel que fa la moto i el cotxe. S'observa pel cas de la moto, que les persones provenen en major mesura de l'Eixample (23%) i de la resta de la ciutat (59%), sent coherent amb els valors globals de l'autocontenció i de les distàncies recorregudes dels desplaçaments en moto.



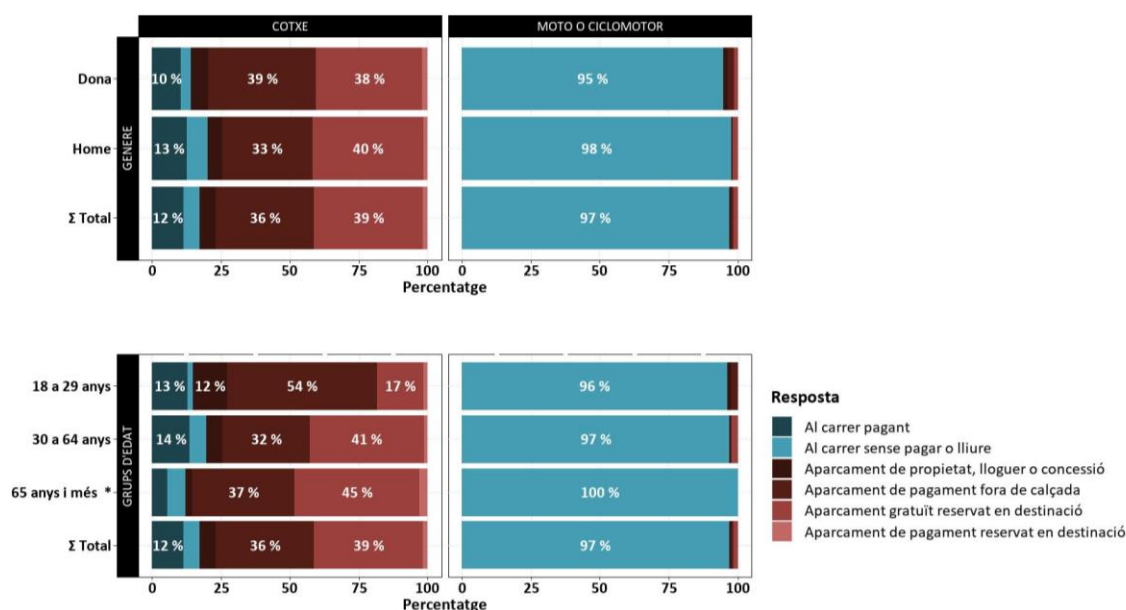
Gràfic 88. Origen del desplaçament segons mode

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

C. Lloc d'aparcament (P12)

El 97% de les persones que van en moto o ciclomotor a l'Eixample han aparcat al carrer gratuïtament, mentre que en cotxe només ho han fet el 6%. Amb aquest mitjà, el 39% han aparcat gratuïtament en un aparcament reservat en destinació i un 36% han aparcat pagant fora de calçada. En total, el 45% dels aparcaments en cotxe son gratuïts.



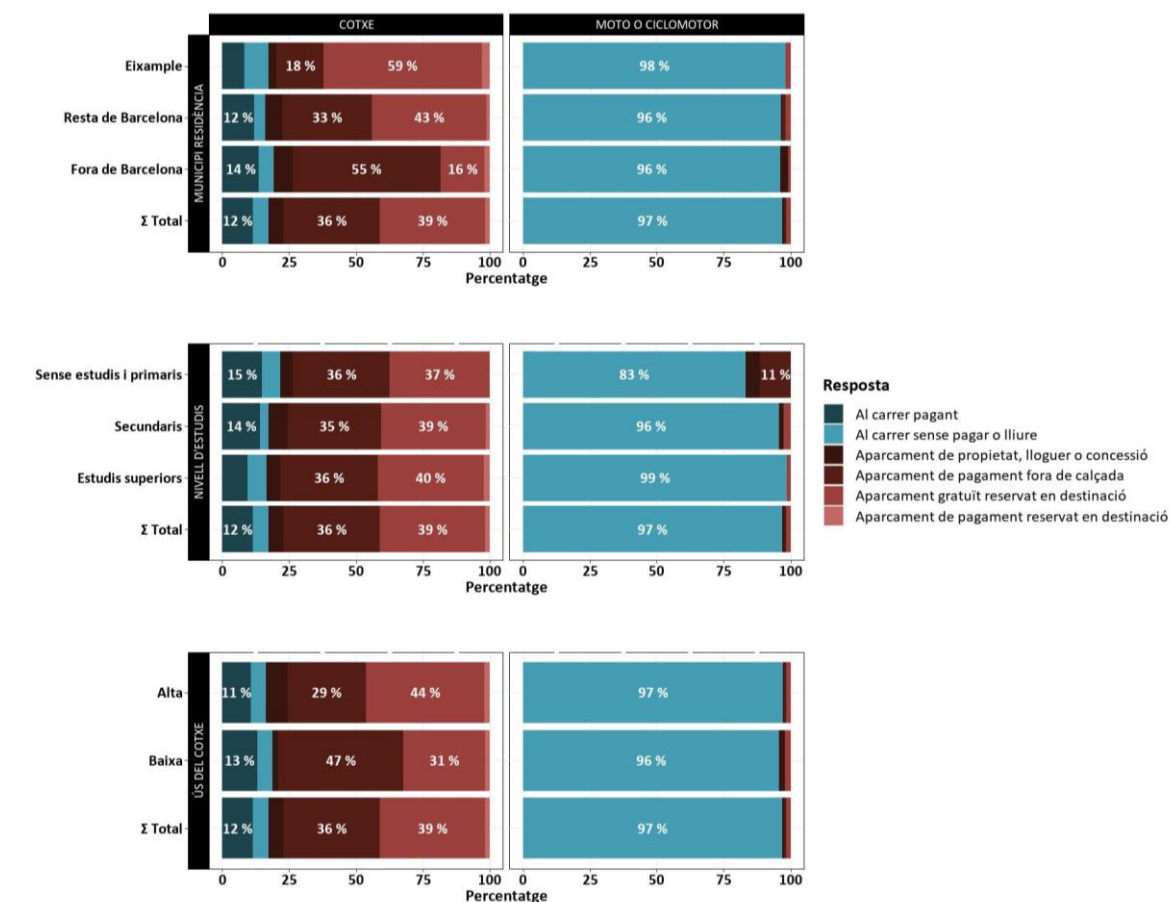
Gràfic 89. Lloc d'aparcament segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Nota: L'aparcament gratuït al carrer a l'Eixample en cotxe correspon a operacions d'aparcament entre les 20h i les 8/9h del matí, que en dia feiner és gratuït. A més a més, en aquest horari també es pot fer ús de places de càrrega i descàrrega, així com, d'alguns carrils multi-ús. Algunes enquestes també s'han fet en dissabte, quan l'àrea blava i verda de l'Eixample és gratuïta, o bé tot el dia, o bé només a la tarda

La població de l'Eixample, si es mou en cotxe acostuma a tenir aparcament gratuït reservat en destinació, a diferència de la gent de fora de Barcelona que acostuma a aparcar en aparcament de pagament fora de calçada. De la mateixa manera, la població que visita l'Eixample més freqüentment, aparca de manera gratuïta en major proporció que la població que només visita l'Eixample esporàdicament.



Gràfic 90. Lloc d'aparcament segons mode, origen del desplaçament, nivell d'estudis i freqüència de visita a l'Eixample

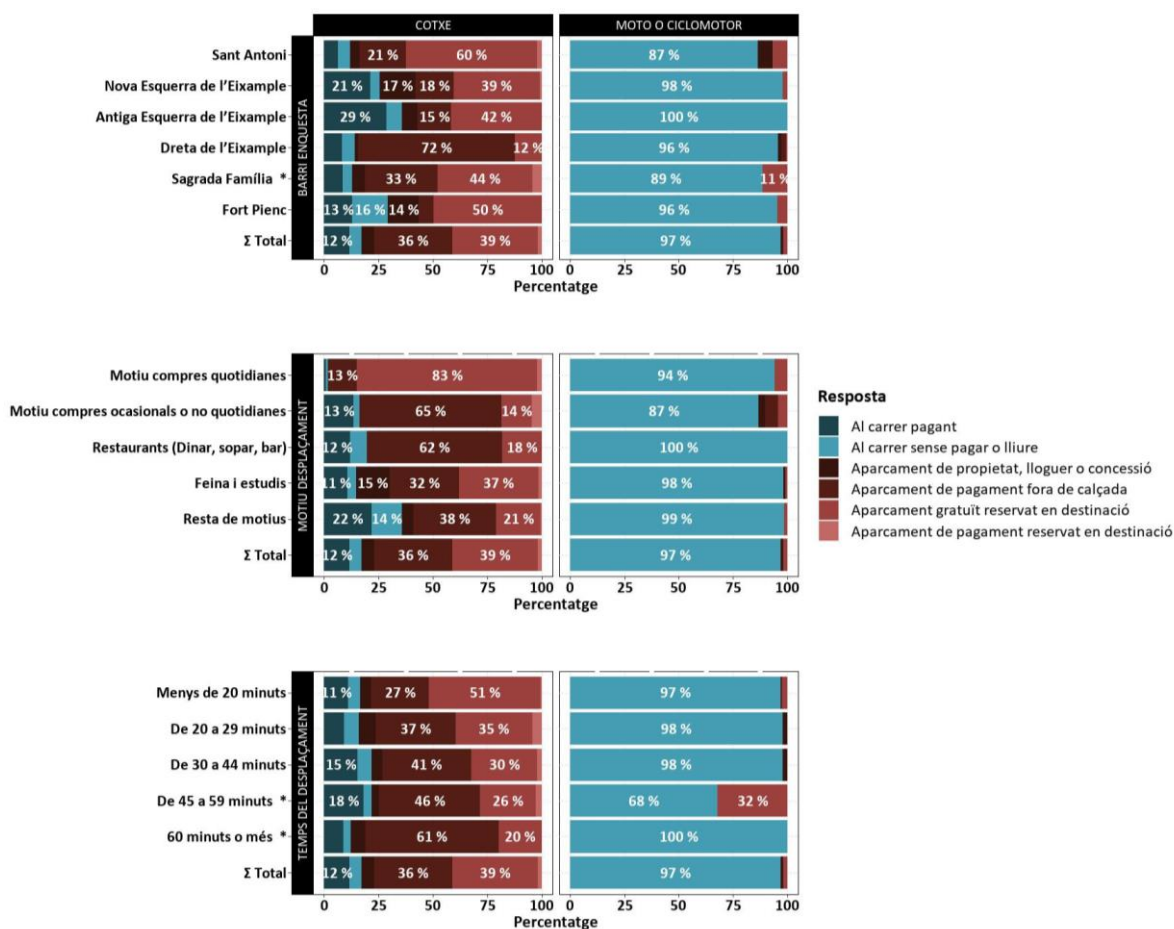
Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

Nota: L'aparcament gratuït al carrer a l'Eixample en cotxe correspon a operacions d'aparcament entre les 20h i les 8/9h del matí, que en dia feiner és gratuït. A més a més, en aquest horari també es pot fer ús de places de càrrega i descàrrega, així com, d'alguns carrils multi-ús. Algunes enquestes també s'han fet en dissabte, quan l'àrea blava i verda de l'Eixample és gratuïta, o bé tot el dia, o bé només a la tarda

S'han identificat en el lloc d'aparcament, segons el barri on s'ha efectuat l'enquesta. La Dreta de l'Eixample és on s'aparca pagant fora de calçada amb major proporció, mentre que a l'Antiga i la Nova Esquerra de l'Eixample és on s'aparca al carrer pagant amb major proporció.

El motiu de desplaçament és un factor molt explicatiu. La gent que fa les compres quotidianes en cotxe ho fa perquè té aparcament gratuït reservat en destinació. Contràriament, els que realitzen compres ocasionals o no quotidianes, o van a restaurants, aparquen en major proporció en aparcaments de pagament fora de calçada. Els que van a l'Eixample fer feina o estudis, o bé tenen aparcament reservat en destinació (37%), o bé aparcament de pagament fora de calçada (32%). A més, i a diferència de la resta de motius, fins a un 15% d'aquestes ho fan en un aparcament de propietat, lloguer o concessió.

Com més lluny venen les persones a l'Eixample, més aparquen fora de calçada pagant i menys aparcament reservat en destinació.



Gràfic 91. Lloc d'aparcament segons mode, barri d'estacionament, motiu i durada del desplaçament

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

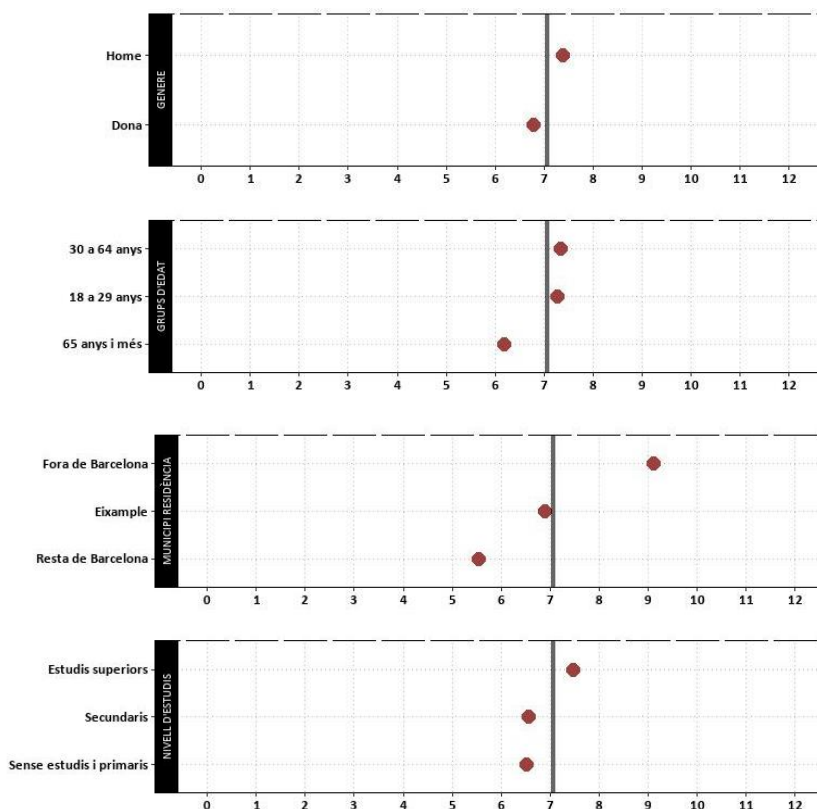
* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Nota: L'aparcament gratuït al carrer a l'Eixample en cotxe correspon a operacions d'aparcament entre les 20h i les 8/9h del matí, que en dia feiner és gratuït. A més a més, en aquest horari també es pot fer ús de places de càrrega i descàrrega, així com, d'alguns carrils multi-ús. Algunes enquestes també s'han fet en dissabte, quan l'àrea blava i verda de l'Eixample és gratuïta, o bé tot el dia, o bé només a la tarda

D. Cost de l'aparcament (P13)

Les persones que es desplacen en cotxe a l'Eixample destinen una mitjana de 7,1€. En funció del sexe no hi ha diferències, però en funció de l'edat, es veu com la gent de més edat hi destina menys diners.

Segons l'origen del desplaçament, les persones que venen de fora de la ciutat són les que fan una despesa major.



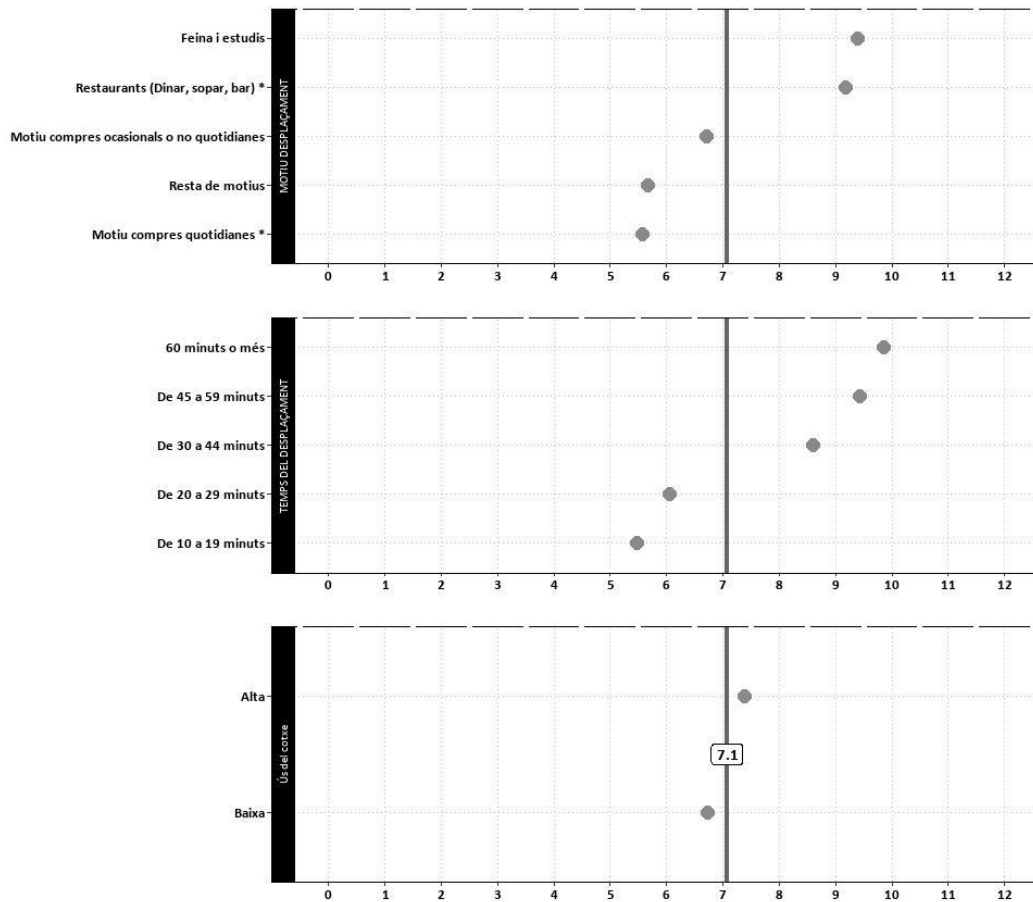
Gràfic 92. Despesa mitjana de l'aparcament en cotxe, segons sexe, edat, origen del desplaçament i nivell d'estudis

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 292**

* Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

La despesa en aparcament del cotxe s'incrementa per motiu feina i per anar a un restaurant, fet que s'explica per la durada d'aquestes activitats.

No hi ha diferències importants en la despesa en aparcament segons la freqüència declarada de visita a l'Eixample.



Gràfic 93. Despesa mitjana de l'aparcament en cotxe, segons el motiu del desplaçament, la durada del desplaçament i freqüència de visita a l'Eixample

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 292**

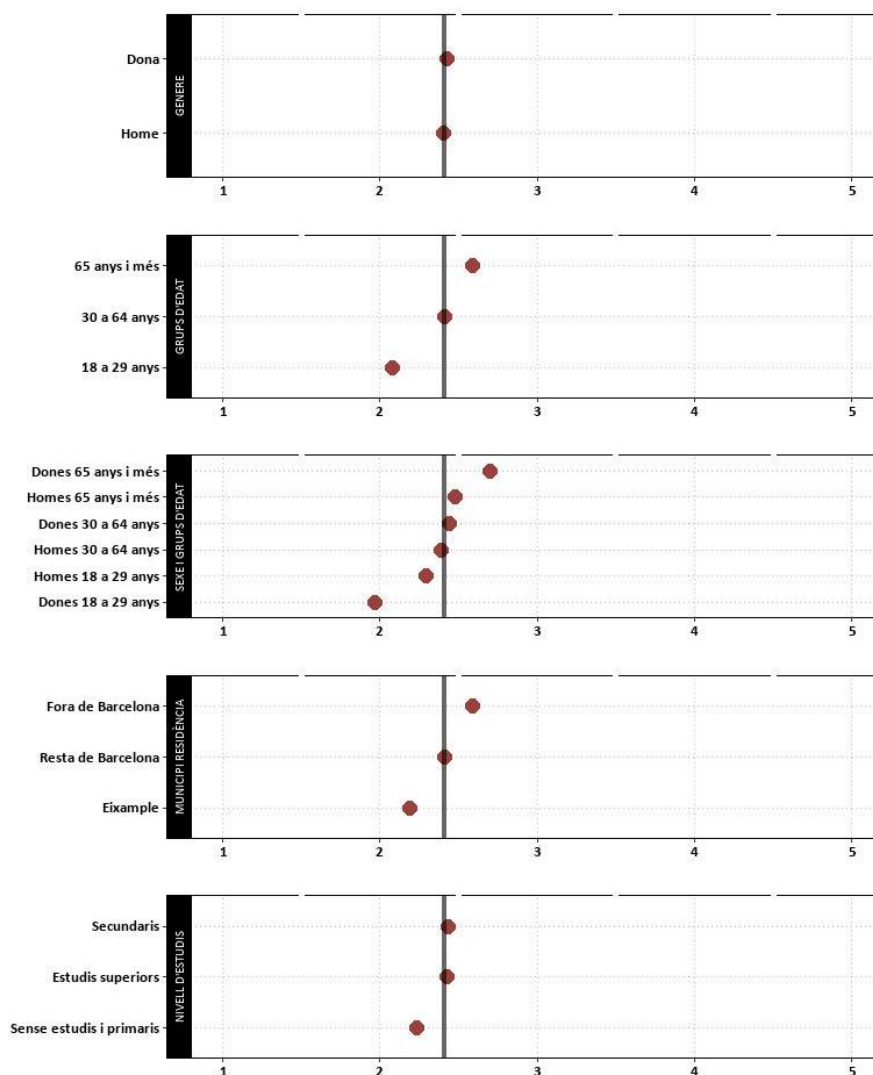
* Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

E. Valoració de l'oferta d'aparcament (P14)

Pel conjunt dels entrevistats la valoració de l'aparcament obté una puntuació de 2,4 punts (de 1 a 5 punts). L'edat impacta més que el sexe a l'hora fer aquesta valoració. Les persones més joves (d'entre 18 i 29 anys) valoren pitjor aquesta oferta, mentre que les de més de 65 anys la valoren millor.

Segons l'origen del desplaçament, s'observa com a mesura que la distància a l'Eixample augmenta, la puntuació empitjora. Així, les persones que hi accedeixen des de l'Eixample són les que millor puntuen l'oferta d'aparcament, mentre que les que hi accedeixen des fora de la ciutat són les que el puntuen més baix.

D'1 (Sense oferta) a 5 (oferta molt bona)



Gràfic 94. Valoració de l'oferta d'aparcament en aquest entorn, segons sexe, edat, origen del desplaçament i nivell d'estudis

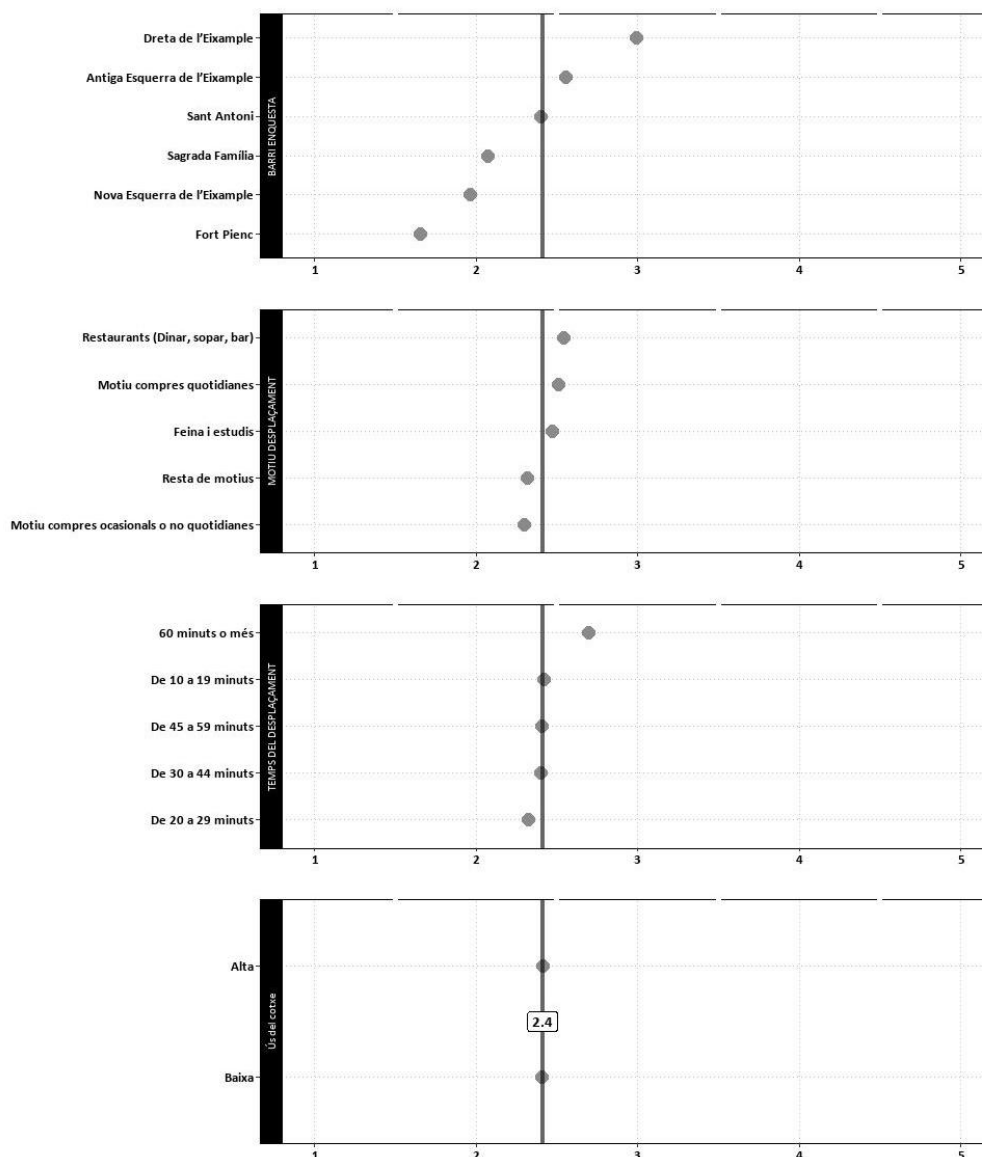
Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 595**

* Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en **n=20**

En funció del barri on s'ha fet l'enquesta, sí que s'observen diferències notables en la valoració de l'oferta d'aparcament. Aquelles persones que se les ha enquestat a la Dreta de l'Eixample el puntuen millor, mentre que les que se les ha enquestat al Fort Pienc pitjor.

No ha diferències destacables segons el motiu del desplaçament, la durada del desplaçament o de la freqüència declarada de visita a l'Eixample.

D'1 (Sense oferta) a 5 (oferta molt bona)



Gràfic 95. Valoració de l'oferta d'aparcament en aquest entorn, segons barri de l'enquesta, motiu del desplaçament, durada del desplaçament i freqüència de visita a l'Eixample

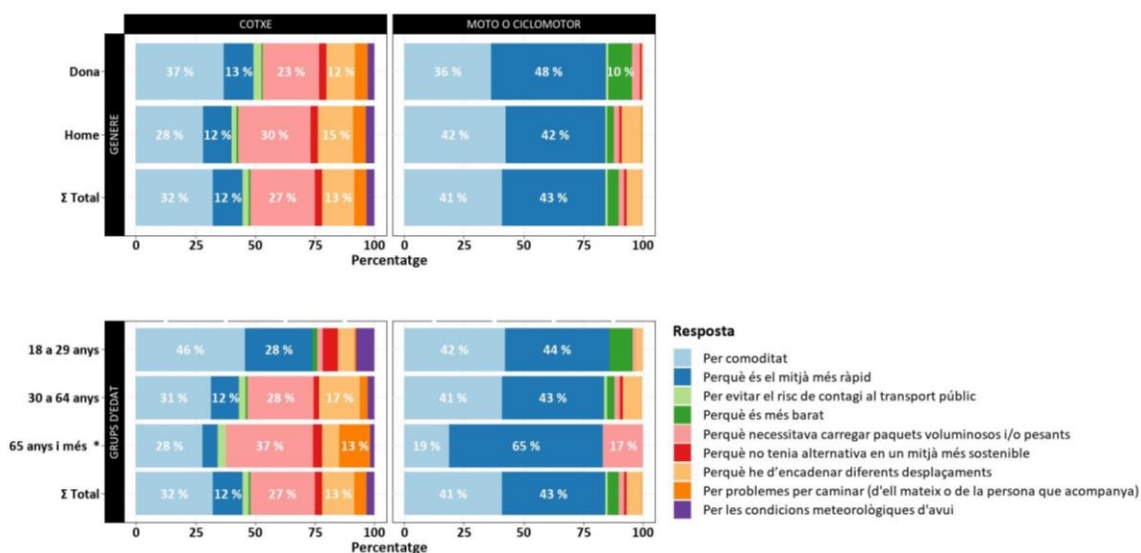
Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 595**

* Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

F. Motiu principal de l'elecció del vehicle privat per aquest desplaçament (P15)

A l'hora de demanar pel motiu principal pel qual les persones han escollit el cotxe per a desplaçar-se, la comoditat (32%) i la necessitat de carregar paquets voluminosos i/o pesants (27%) són les respostes més esmentades.

Pel que fa a les motos, el temps de trajecte (43%) i la comoditat (41%) són els dos elements més rellevants d'elecció.



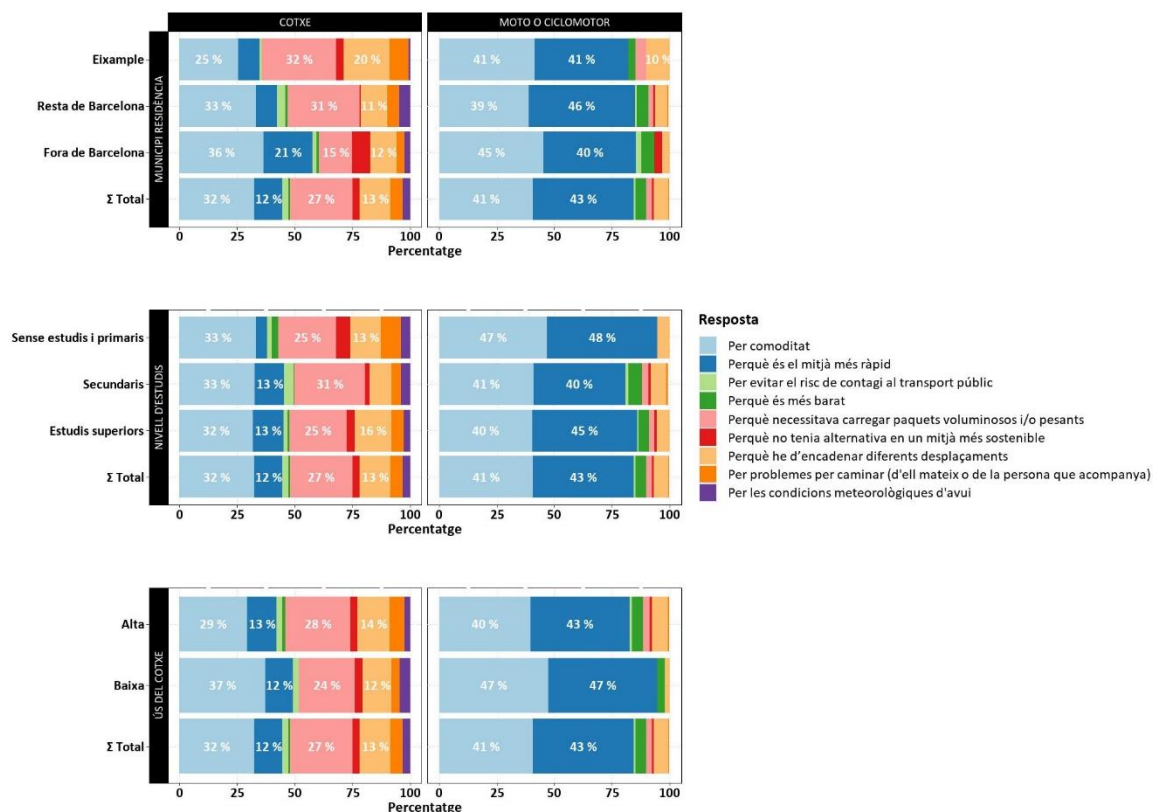
Gràfic 96. Motiu principal de l'elecció del vehicle per aquest desplaçament segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Per les persones que hi accedeixen des de fora de la ciutat, la comoditat i la rapidesa són elements centrals en l'elecció del cotxe, mentre que per les persones que provenen de resta de l'Eixample i de la resta de la ciutat, el fet de necessitar carregar paquets voluminosos, esdevé un element més rellevant.

No s'observen diferències destacables en els motius d'elecció del cotxe i de la moto segons el nivell d'estudis o bé segons la freqüència en la qual es ve a l'Eixample.

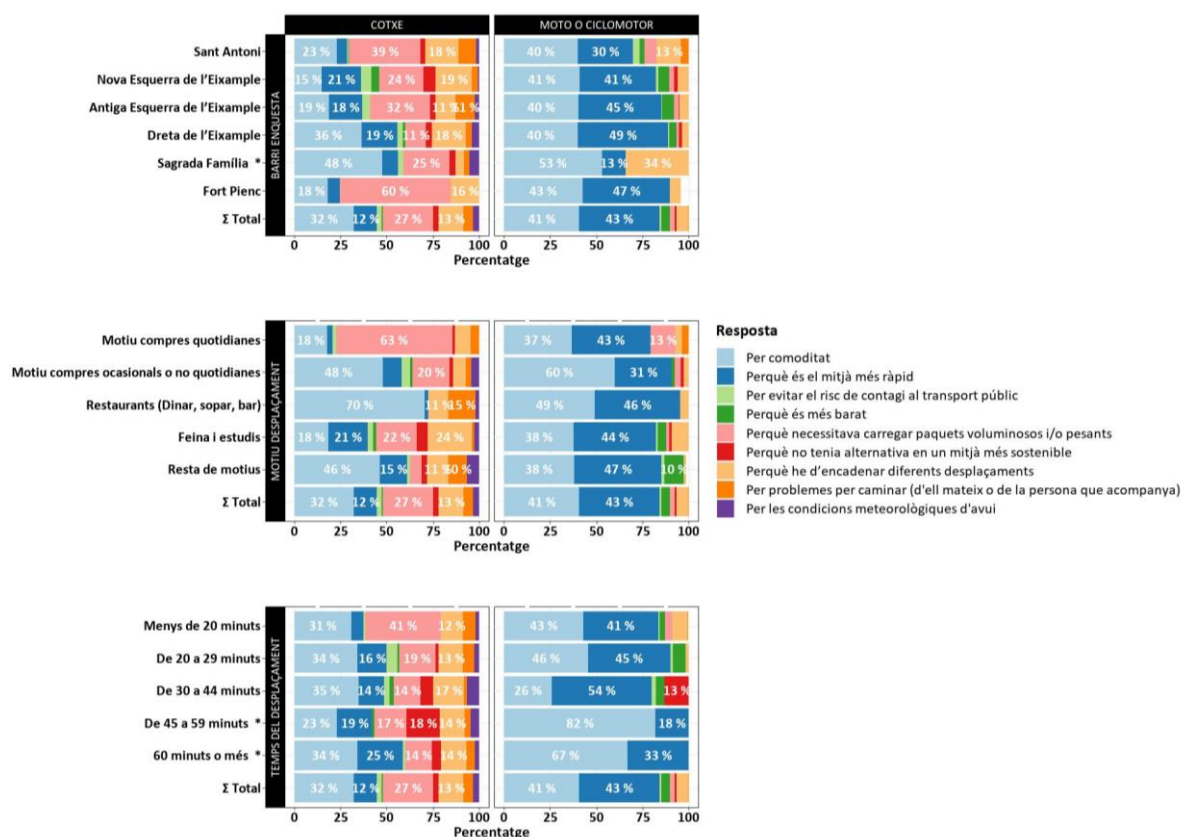


Gràfic 97. Motiu principal de l'elecció del vehicle per aquest desplaçament, segons mode, origen del desplaçament, nivell d'estudis i freqüència de visita a l'Eixample

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

S'observen poques diferències en els motius d'elecció de la moto segons el barri d'enquestació. Contràriament, sí que n'hi algunes pel que fa als motius d'elecció del cotxe. Així, per exemple, es veu com els residents a la Dreta de l'Eixample declaren en major mesura que la comoditat (36%) és un element central en l'elecció modal. Les persones entrevistades al barri de Sant Antoni indiquen que el fet d'haver de carregar paquets voluminosos i/o pesats, és la principal raó per a escollir el cotxe (39%).

La relació entre l'elecció dels mitjans de transport privats motoritzats és notable en funció del motiu principal de desplaçament pel qual s'ha anat a l'Eixample. En aquest cas, per a les persones que fan compres quotidianes com a principal motiu, declaren que el fet d'haver de carregar és la principal raó per escollir el cotxe. La comoditat és un element de pes important a l'hora d'escollir el cotxe quan les persones es desplacen per a fer compres no quotidianes o per anar a fer una consumició a un bar o fer un àpat a un restaurant.



Gràfic 98. Motiu principal de l'elecció del vehicle per aquest desplaçament, segons mode, barri d'enquestació, motiu i durada del desplaçament

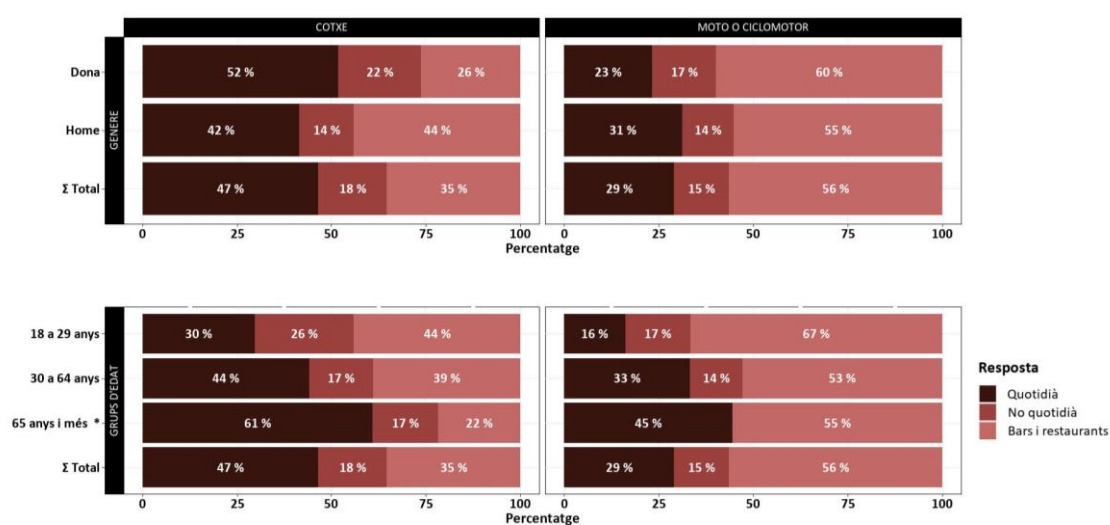
Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

G. Tipus d'establiment on efectua la compra/consumició (P17)

La majoria de persones entrevistades que es **desplacen a l'Eixample en cotxe** per a fer ús d'un establiment comercial (sigui o no aquesta l'activitat principal) declaren que principalment fan una compra en un establiment de compra quotidiana (47%). En segon lloc, hi apareixen les compres no quotidianes (35%) i, en tercer lloc, fer una consumició o un àpat en un bar/restaurant (35%). Hi ha un lleuger biaix segons el gènere, doncs les dones declaren fer més viatges per a fer compres quotidianes. En funció de l'edat, a mesura que l'edat augmenta el pes de les compres quotidianes creix.

Per la seva banda, les persones que es **desplacen a l'Eixample en moto** principalment es mouen per anar a un bar o a un restaurant (56%), sent les compres inferiors. En aquest cas, no hi ha diferències destacables segons el sexe, però sí en funció de l'edat. De la mateixa manera que en el cotxe, tenir més anys comporta una major proporció de compres en establiments de comerç quotidià.



Gràfic 99. Tipus d'establiment on efectua la compra, segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

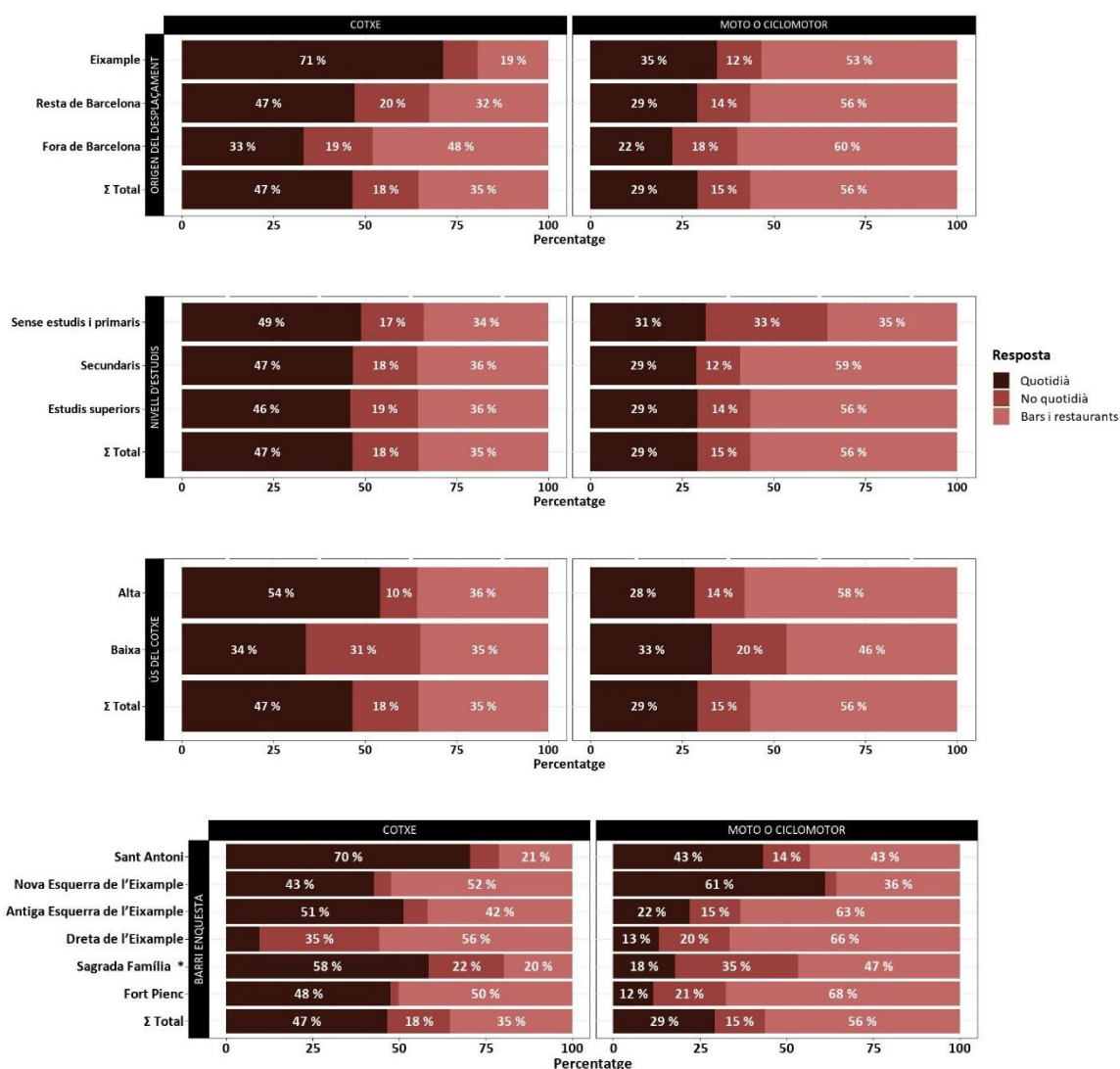
* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Per a les persones que van en **cotxe**, hi ha una estreta relació entre el tipus d'establiment escollit amb la residència. Així, les persones que viuen a l'Eixample fan més compres quotidianes (71%), mentre que les que venen de fora de Barcelona sobretot fan una consumició o un àpat en un bar/restaurant.

Per a les persones que van en **moto**, les diferències són molt poc destacables. És a dir, la residència no impacta gaire en el tipus d'establiment escollit.

La freqüència en la que es va a l'Eixample sí que té relació amb el tipus d'establiment escollit. Les persones que hi van més freqüentment fan principalment compres quotidianes.

Pels desplaçaments en cotxe, el barri de Sant Antoni i Sagrada Família són els que la gent hi va en major proporció per compres quotidianes. Contràriament, a la Dreta de l'Eixample pren importància els desplaçaments en cotxe per fer compres no quotidianes o anar a bars i restaurants.



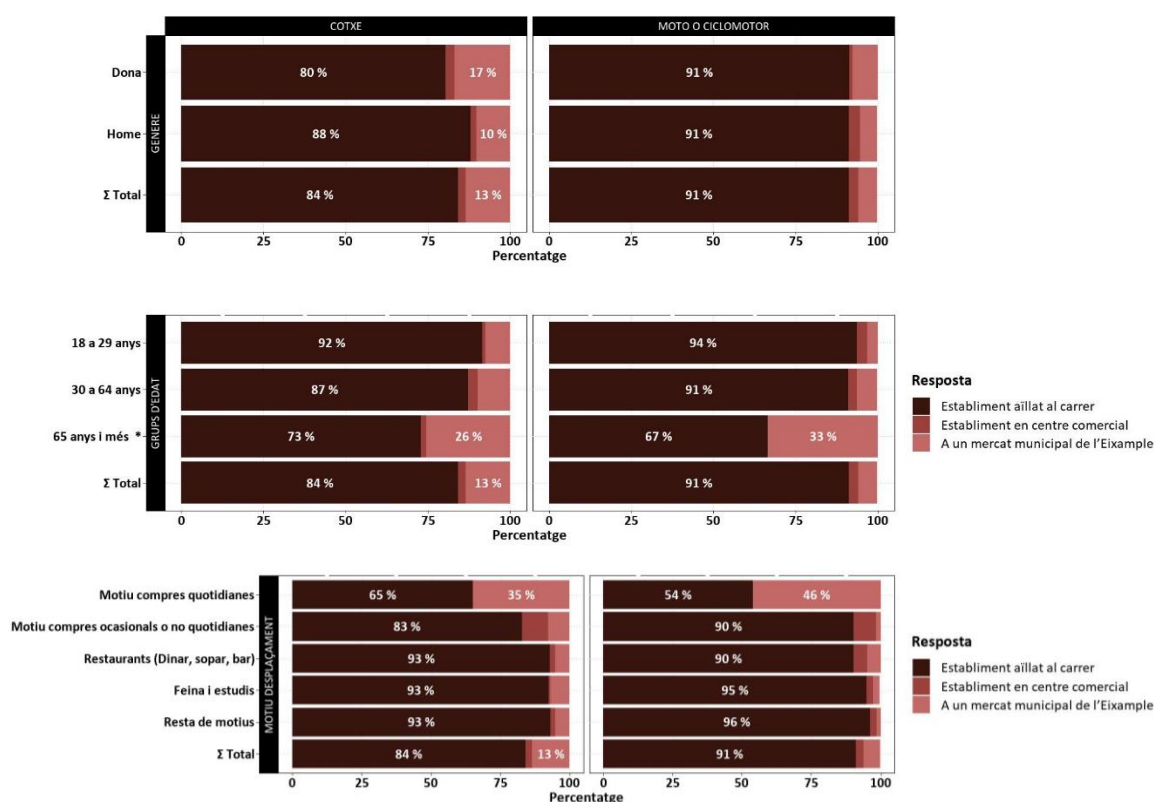
Gràfic 100. Tipus d'establiment on efectua la compra, segons mode, origen del desplaçament, nivell d'estudis, freqüència de visita a l'Eixample i barri de desplaçament

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

H. Tipus d'ubicació de l'establiment (P19)

La majoria de compres o consumicions que es realitzen a l'Eixample es fan en establiments aïllats al carrer (84% en cotxe, i 91% en moto), seguit dels mercats municipals de l'Eixample (13% en cotxe i 6% en moto). Les dones i la població de 65 anys i més, també van als mercats municipals en major proporció que la resta de perfils sociodemogràfics.

Pel què fa al motiu del desplaçament, les compres quotidianes es realitzen en major proporció en mercats municipals, i les compres ocasionals o no quotidianes en major proporció en centres comercials.



Gràfic 101. Tipus d'ubicació de l'establiment, segons mode, sexe, edat i motiu.

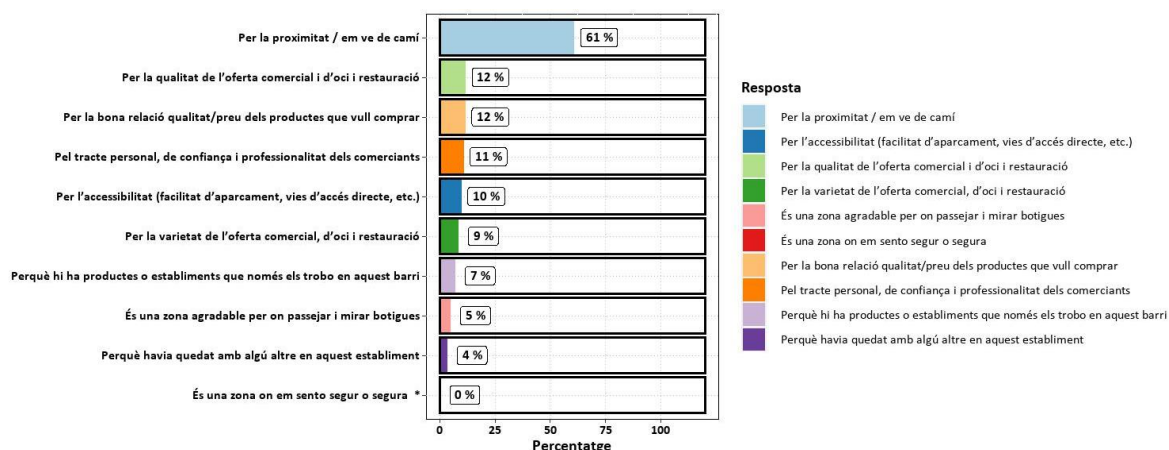
Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1011**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

I. Motiu d'elecció de la zona per efectuar la compra/consumició (P21)

S'ha preguntat quin era el motiu d'elecció d'aquesta zona de Barcelona per fer aquesta compra, consumició o ús del servei, podent respondre fins a un màxim de 3 respostes. La majoria (61%) dels enquestats han respost per proximitat o perquè els hi venia de camí. El segon i tercer motiu, però a molta distància del primer motiu, han respost per la qualitat de l'oferta comercial i d'oci i restauració (12%) i per la bona relació qualitat/preu dels productes que volen comprar.

Encara son poques persones que valoren qüestions que puguin distingir l'Eixample de la resta de zones comercials. Només un 9% valoren l'oferta comercial, d'oci i restauració, o només el 7% valora que hi hagi productes o establiments que només els troba en aquest barri.



Gràfic 102. Tipus d'ubicació de l'establiment, segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1011**

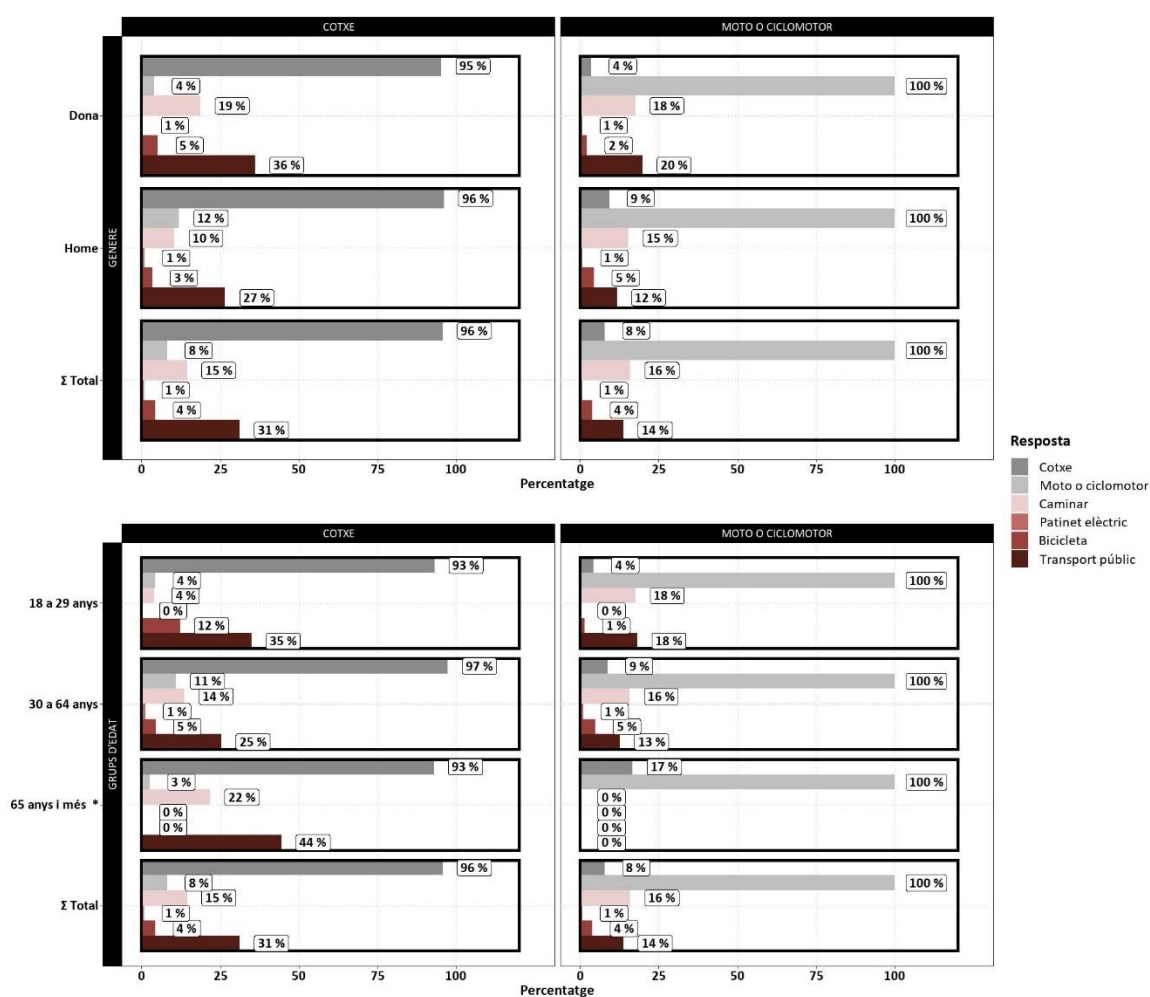
* Valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

2. Ús habitual del vehicle privat en els hàbits de consum i impacte de les intervencions urbanístiques

A. Mitjans de transport utilitzats habitualment per accedir a l'Eixample (P22)

S'ha preguntat quin era el mitjà de transport que habitualment s'utilitza per accedir a l'Eixample, podent respondre fins a un màxim de 3 mitjans.

Fins a un 31% de les persones que han vingut en cotxe, i un 14% dels que han vingut en moto o ciclomotor, també ho fan habitualment en transport públic. Caminar és també mode alternatiu pel 15% dels usuaris/es en cotxe i pel 16% dels usuaris/res de la moto.



Gràfic 103. Mitjans de transport habituals per accedir a l'Eixample segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

S'identifiquen diferències segons origen del desplaçament, per aquesta mateixa pregunta. Per exemple, entre el 33% i el 35% de la gent que ve de l'Eixample també hi accedeix habitualment a peu. Els que venen de fora de Barcelona que han accedit en cotxe a l'Eixample no declaren tenir gaires alternatives. Només un 16% hi ve habitualment en transport públic.

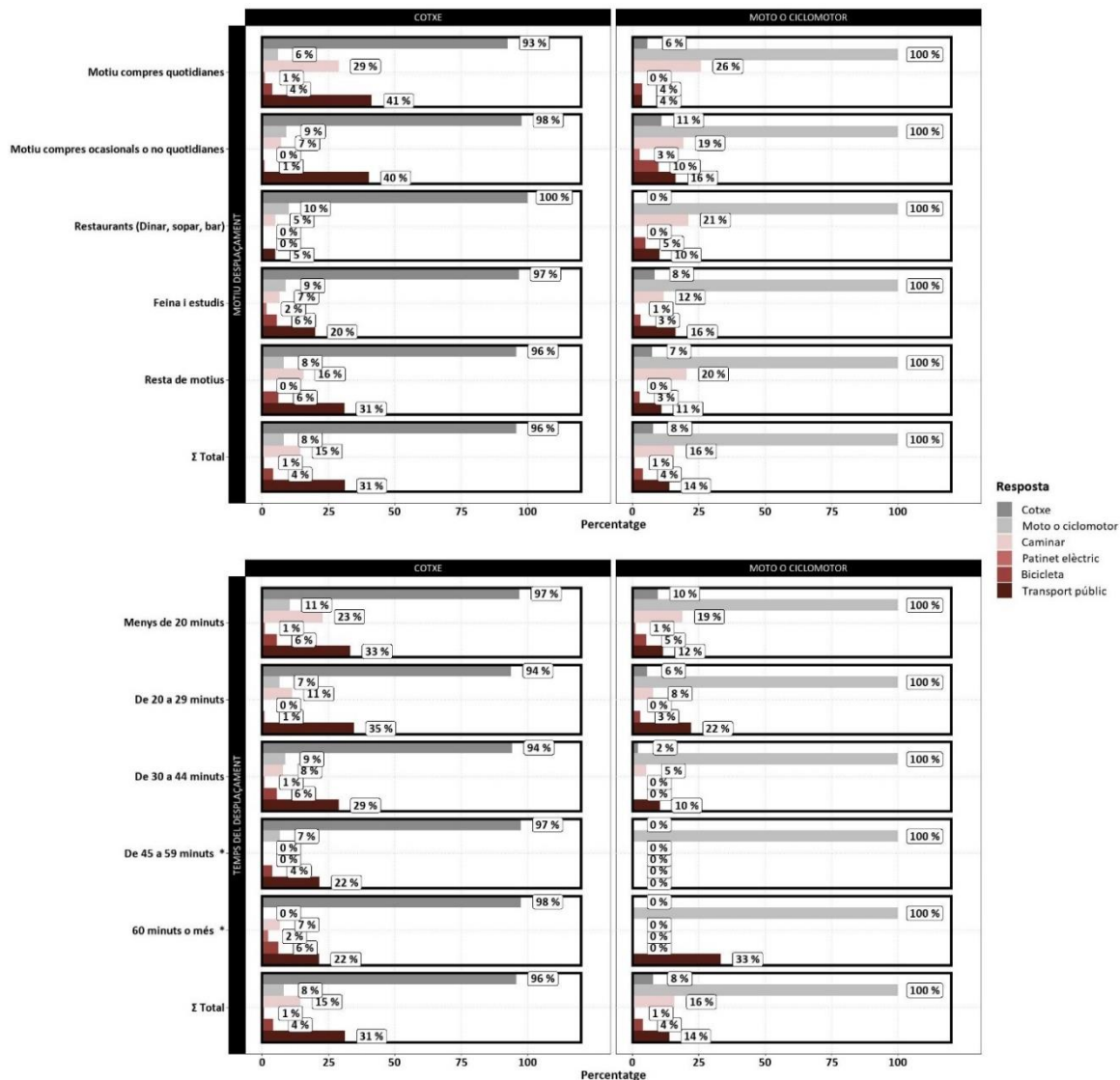


Gràfic 104. Mitjans de transport habituals per accedir a l'Eixample segons mode, origen del desplaçament i nivell d'estudis

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. $n = 1014$

La població que ha vingut a l'Eixample en cotxe per comprar, és la que accedeix en major freqüència en transport públic com a mitjà alternatiu. Contràriament, aquells que han vingut a un restaurant, no acostumen a anar a l'Eixample en cap mitjà alternatiu.

Com més lluny és l'origen del desplaçament, menys s'utilitza el transport públic com a mitjà alternatiu.



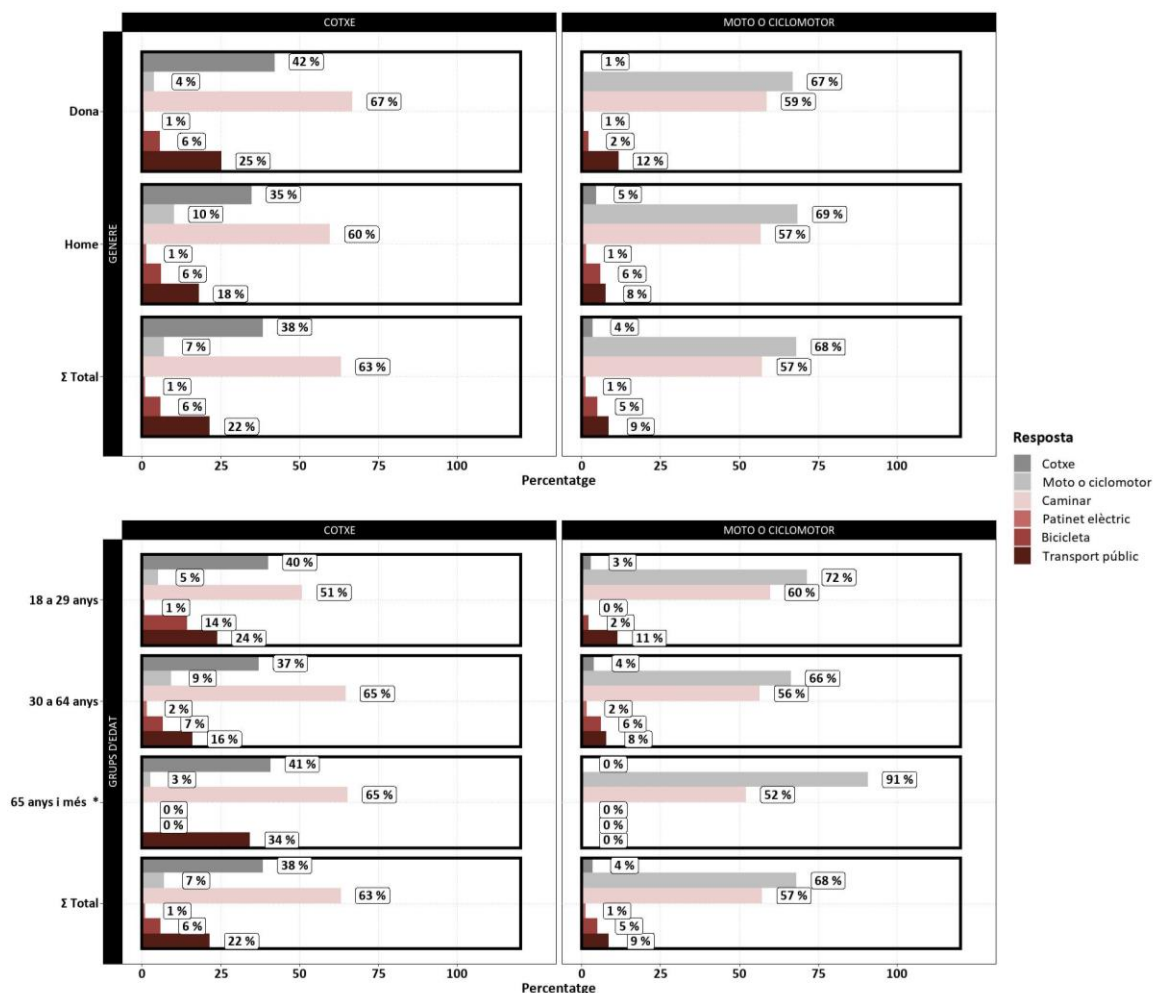
Gràfic 105. Mitjans de transport habituals per accedir a l'Eixample segons mode, motiu i durada del desplaçament

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

B. Mitjans de transport utilitzats habitualment per moure's per l'Eixample (P23)

S'ha preguntat quin és el mitjà de transport que utilitza habitualment per moure's per l'Eixample per fer una compra o consumició. Els usuaris de cotxe, declaren que fan més desplaçaments caminant (63%) que en cotxe (38%) per aquesta tasca. En el cas dels usuaris de moto o ciclomotor, aquest mitjà segueix sent el majoritari (68%), seguit de l'anar a peu (57%).

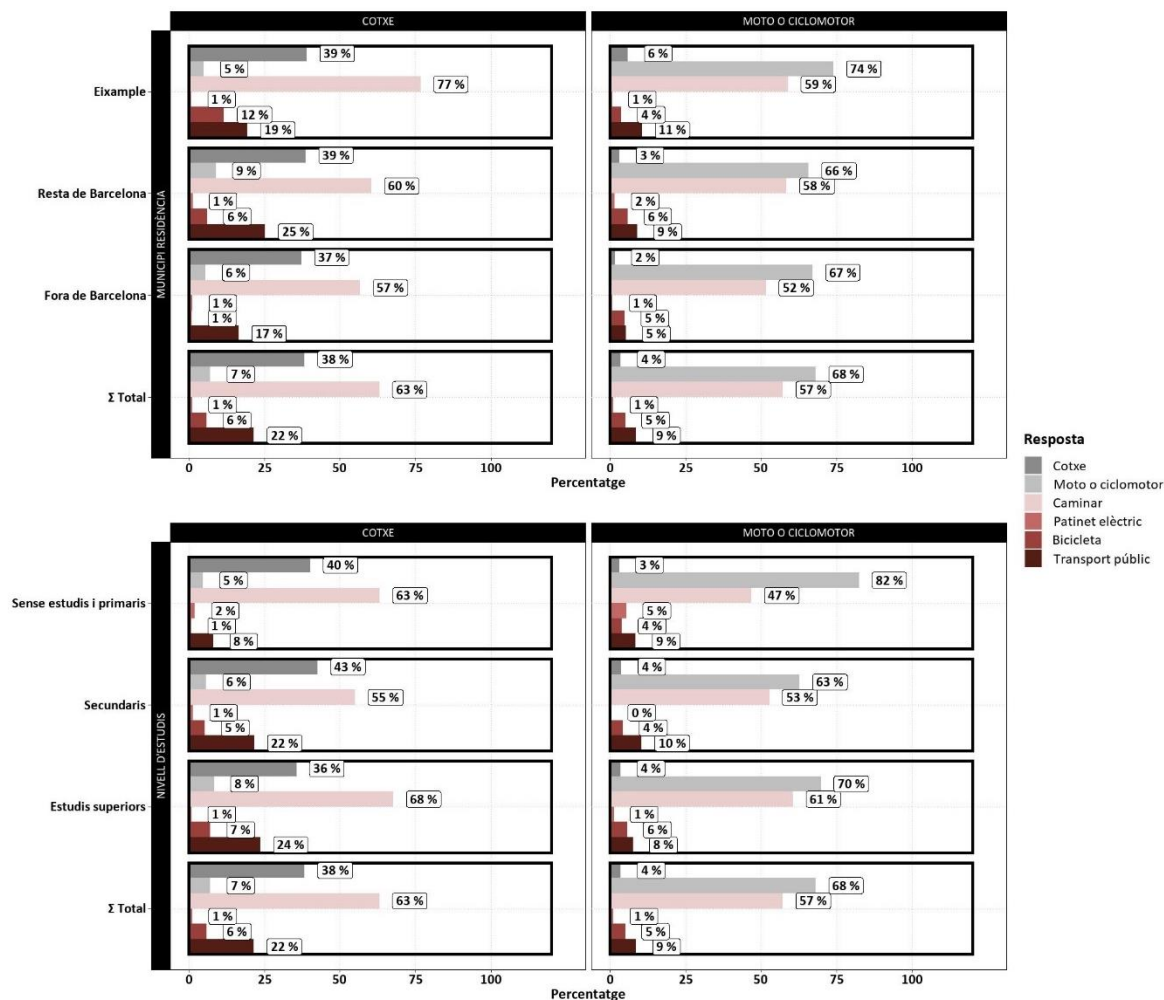


Gràfic 106. Mitjans de transport habituals per moure's per l'Eixample segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

En aquest cas, també caminen més els residents de l'Eixample que els de fora de Barcelona pels desplaçaments interns a l'Eixample per motiu compra.



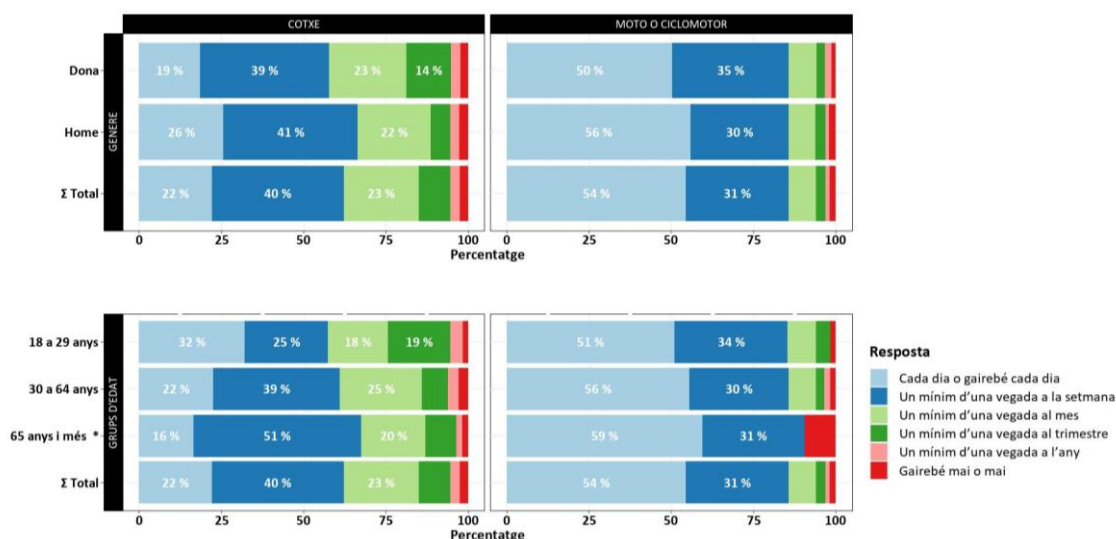
Gràfic 107. Mitjans de transport habituals per moure's per l'Eixample segons mode, origen del desplaçament i nivell d'estudis

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

C. Freqüència en què ve a l'Eixample en vehicle privat a fer una compra/consumició (P24)

S'ha preguntat amb quina freqüència es ve a l'Eixample en vehicle privat i hi fa una compra o consumició. El 85% del usuaris/es de la **moto** hi venen com a mínim una vegada a la setmana, incloent un 54% que hi venen cada dia o gairebé cada dia. Pel què fa als usuaris del **cotxe**, fins a un 66% responen que venen un mínim d'una vegada a la setmana. A major edat, major freqüentació de l'Eixample.

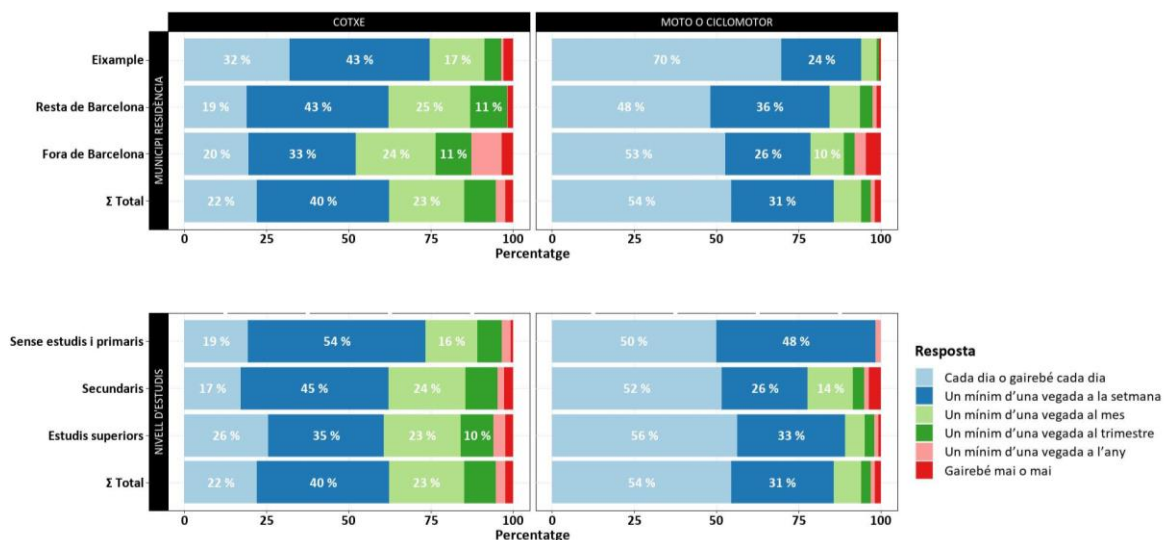


Gràfic 108. Freqüència en què ve a l'Eixample en vehicle privat a fer una compra/consumició segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

Segons l'origen del desplaçament, els qui van amb més freqüència en vehicle privat a l'Eixample són els que provenen de l'Eixample, mentre que els de fora de Barcelona hi venen en menys freqüència.

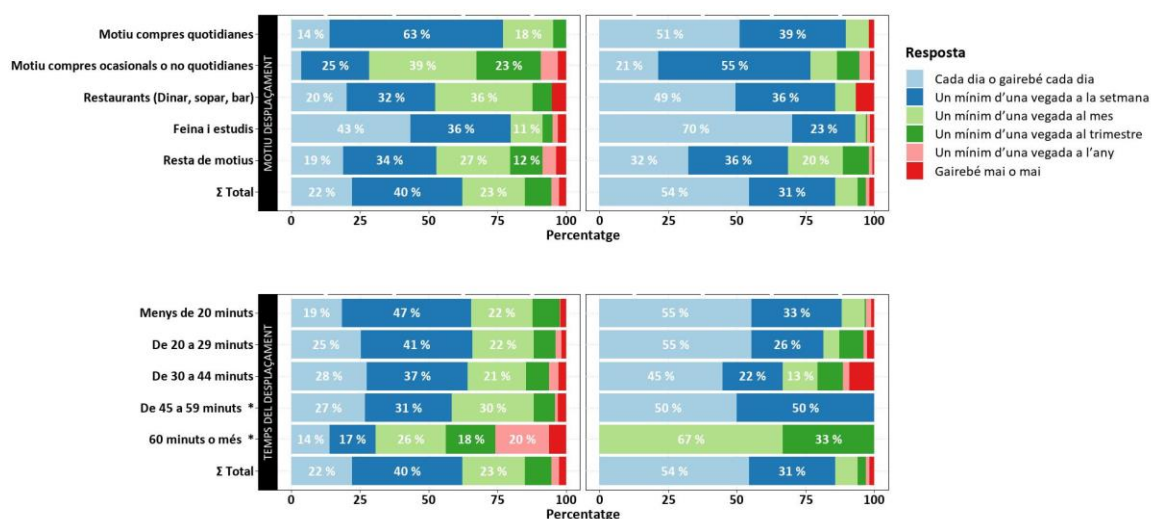


Gràfic 109. Freqüència en què ve a l'Eixample en vehicle privat a fer una compra/consumició segons mode, origen del desplaçament i nivell d'estudis

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

Els que han vingut a l'Eixample en cotxe per motius de compres no quotidianes són els qui hi venen en menor freqüència en aquest mitjà. Contràriament, els qui han vingut a treballar o estudiar, o a fer-hi compres quotidianes en cotxe són els qui freqüenten més l'Eixample. En moto, els qui hi ha vingut a treballar o estudiar en aquest mitjà, hi venen cada dia o gairebé cada dia.

D'altra banda, com més a prop és l'origen del desplaçament, amb major freqüència visiten l'Eixample en un mitjà motoritzat.



Gràfic 110. Freqüència en què ve a l'Eixample en vehicle privat a fer una compra/consumició segons mode, motiu i durada del desplaçament

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

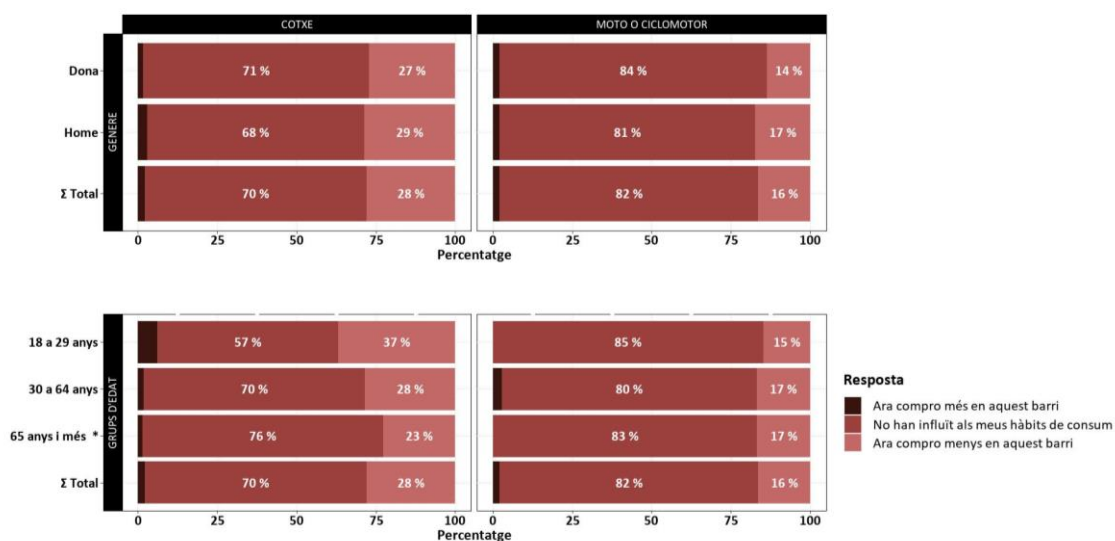
* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

D. Canvis en la freqüència de compra/consumició arrel de les noves actuacions urbanístiques dutes a terme (P25)

A les persones entrevistades, se'ls ha demanat si han modificat la freqüència en la que fan compres o consumicions a l'Eixample com a conseqüència de les actuacions urbanístiques que s'han dut a terme.

A grans trets, les persones que hi van en **cotxe** declaren que aquestes mesures no han influït en els hàbits de consum (70%), si bé, una part declara que compra menys a l'Eixample (28%). Les persones que hi van en **moto** declaren en major proporció que les actuacions no han influït els hàbits de consum (82%).

No s'observen diferències destacables en funció del sexe. En funció de l'edat s'observa un major nombre de persones que declaren que ara compren més a l'Eixample.



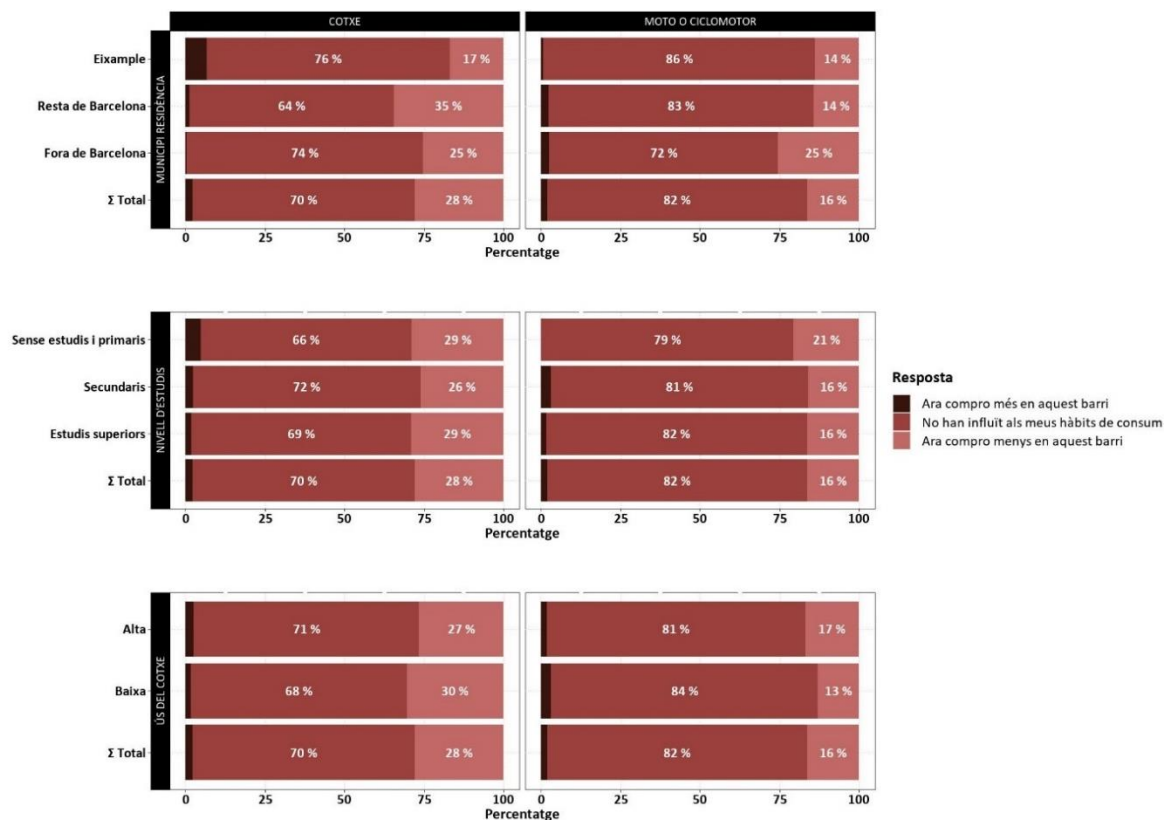
Gràfic 111. Canvis en la freqüència de compra/consumició arrel de les noves actuacions urbanístiques dutes a terme segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1003**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

En funció de l'origen del desplaçament, no hi ha diferències destacables en relació als valors globals. No obstant això, sí que s'observa que les persones que venen de l'Eixample i que hi van en cotxe, declaren que fan més compres o consumicions en el seu barri.

No hi ha diferències significatives segons el nivell d'estudis o bé la freqüència en la qual es va a l'Eixample.



Gràfic 112. Canvis en la freqüència de compra/consumició arrel de les noves actuacions urbanístiques dutes a terme segons mode, origen del desplaçament, nivell d'estudis i freqüència de visita a l'Eixample

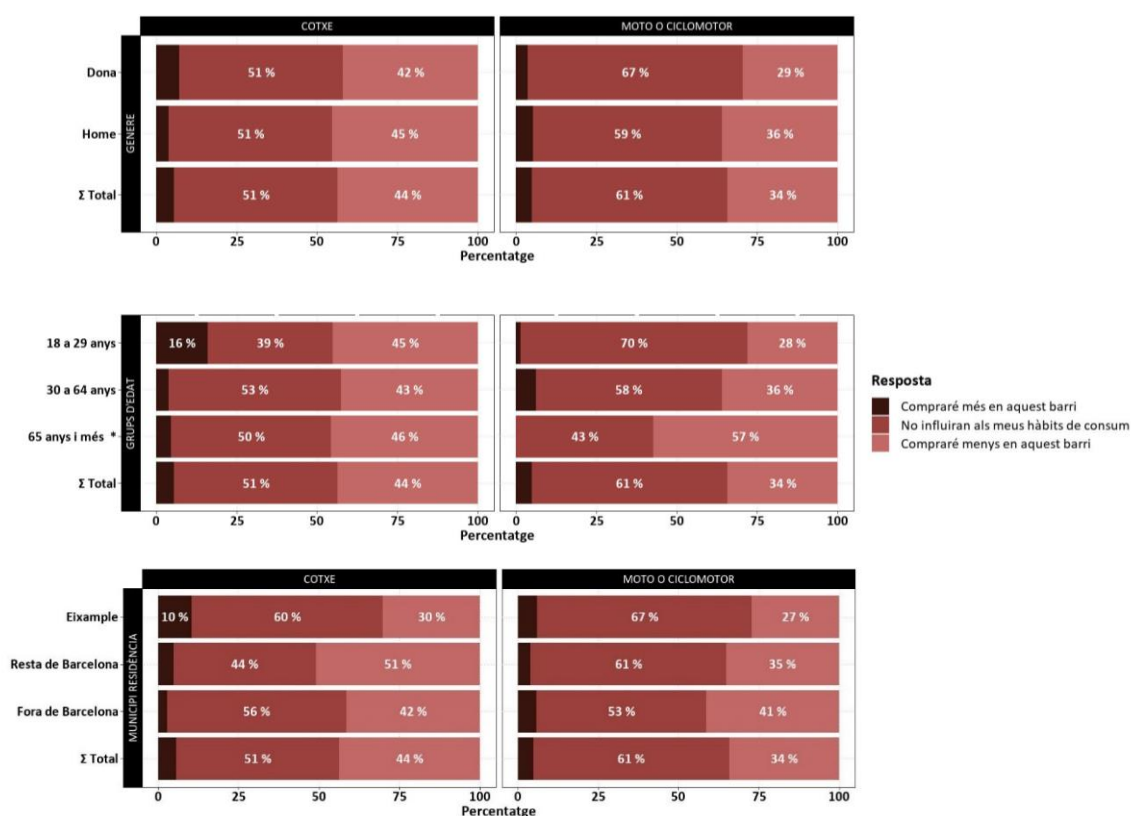
Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. n = 1003

E. Canvis previstos en la freqüència de compra/consumició per futures actuacions urbanístiques (P26)

L'enquesta també demana si les futures actuacions de pacificació urbana previstes a l'Eixample impactaran en els seus hàbits de consum en aquest mateix àmbit, és a dir, si compraran més o menys. A grans trets, s'observa com la majoria de persones declaren que aquestes mesures no influiran en el seus hàbits de consum (51% per a usuaris/es del cotxe i 61% per a usuaris/es de la moto). Tot i això, un apart destacable també respon que si que compraran menys a l'Eixample (44% per a usuaris/es del cotxe i 34% per a usuaris/es de la moto).

En funció del sexe no hi ha diferències, però sí que n'hi ha segons l'edat. A grans trets es veu com les persones més joves que van en cotxe indiquen que compraran més a l'Eixample (16%).

Segons l'origen del desplaçament hi ha algunes diferències, particularment entre els usuaris/es del cotxe. En aquest cas, les persones que venen de l'Eixample declaren amb major mesura que compraran més al seu barri (10%) o que no modificaran els seus hàbits de compra (60%).

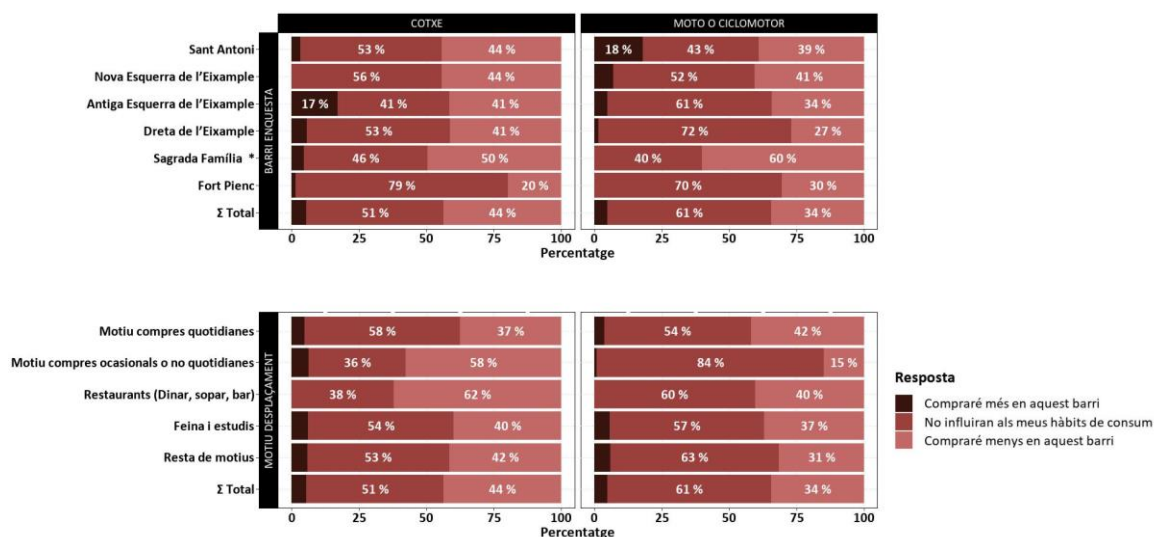


Gràfic 113. Canvis previstos en la freqüència de compra/consumició per futures actuacions urbanístiques segons mode, sexe, edat i origen del desplaçament

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 976**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

S'aprecien algunes diferències en funció del barri on s'ha fet l'enquesta. Per exemple, els usuaris en cotxe a l'Antiga Esquerra de l'Eixample i els usuaris en moto de Sant Antoni declaren en major proporció que compraran més en aquest barri. També és diferenciada la resposta dels usuaris en cotxe de Fort Pienc, que fins a un 79% declaren que les noves actuacions no influiran en els seus hàbits de consum.



Gràfic 114. Canvis previstos en la freqüència de compra/consumició per futures actuacions urbanístiques segons mode, barri de l'enquesta i motiu del desplaçament

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 976**

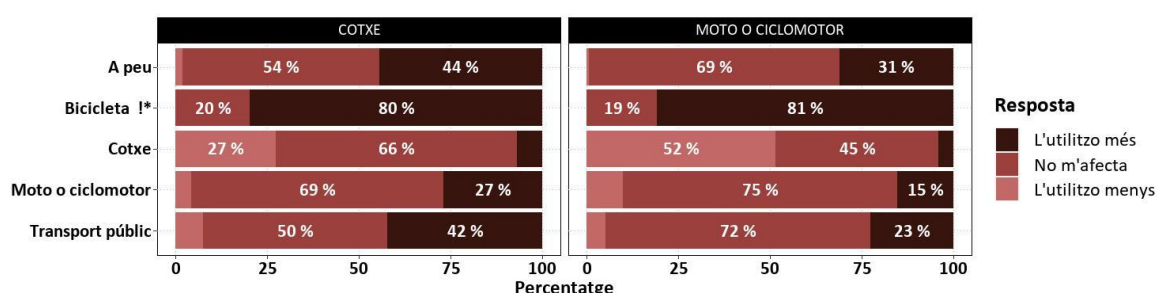
* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

F. Canvi d'hàbits en l'ús dels mitjans de transport derivats de les actuacions urbanístiques (P27)

S'ha preguntat si les actuacions de pacificació del trànsit (superilles, ampliació de voreres, carrils bici, eixos verds) creuen que afecten la freqüència amb què 5 mitjans de transport seran utilitzats per ells per accedir a l'Eixample.

Els mitjans que més seran utilitzats seran la bicicleta (80-81%), seguit del caminar (31% dels usuaris de la moto i 44% dels usuaris del cotxe) i del transport públic (23% dels usuaris de la moto i 42% dels usuaris del cotxe).

El cotxe apareix com el mitjà més perjudicat per la implantació d'aquestes actuacions de pacificació. Un 52% dels usuaris de moto i un 27% dels usuaris del cotxe declaren que l'utilitzaran menys.



Gràfic 115. Canvis previstos en la freqüència d'ús de mitjans de transport derivats de les actuacions urbanístiques (dutes a terme o futures), segons mode

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 113 (A peu); n = 204 (Transport públic); n = 34 (Bicicleta); n = 608 (cotxe); n = 453 (moto o ciclomotor)**

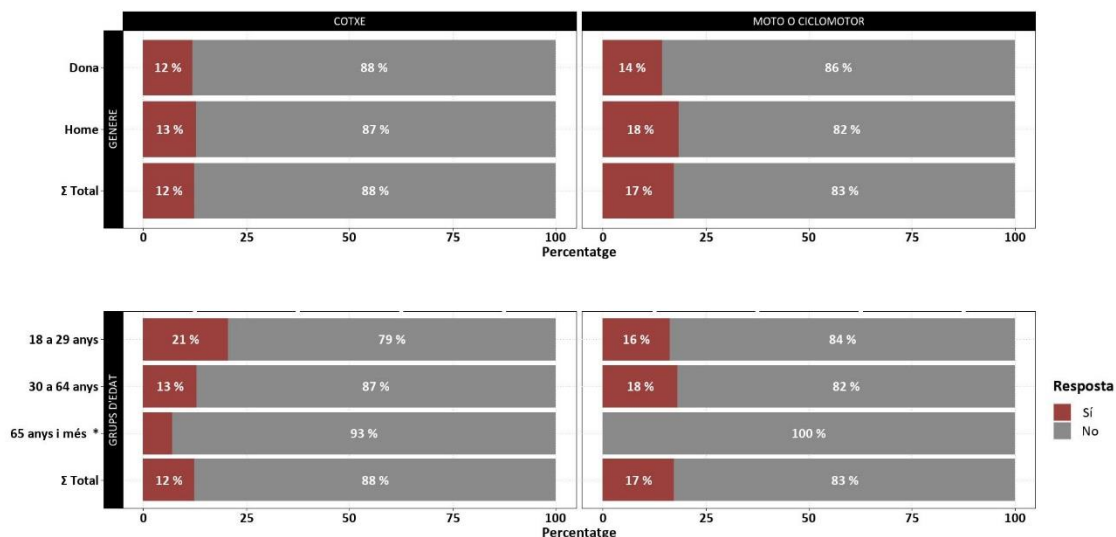
* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

! Pels resultats en cotxe, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

3. Predisposició al canvi modal

A. Predisposició al canvi modal (P28)

S'ha preguntat als enquestats si s'han plantejat fer servir un altre mitjà de transport més sostenible per al seu desplaçament d'avui. Només el 17% dels usuaris de la moto i el 12% del cotxe han respost que sí. Com més jove, més predisposició al canvi modal (fins al 21% en el cas dels joves de 18 a 29 que venien en cotxe).



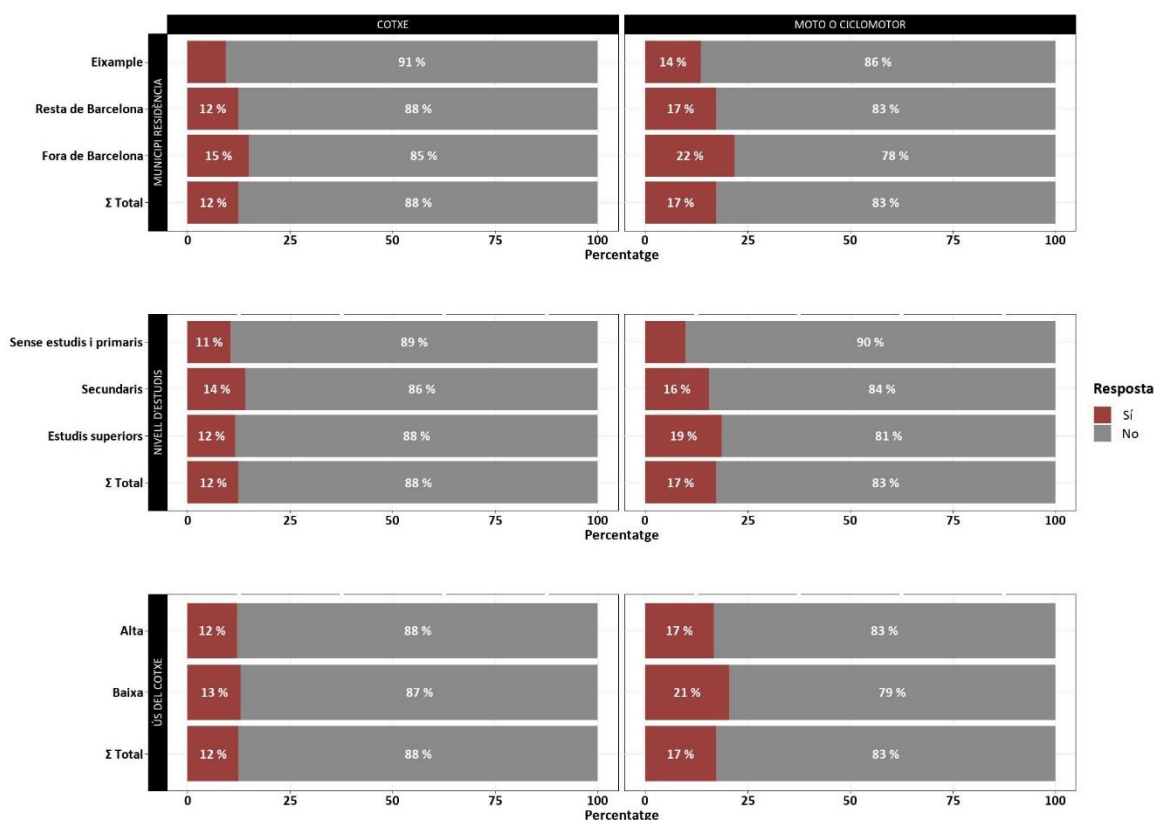
Gràfic 116. Predisposició al canvi modal, segons mode, sexe i edat

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

! Pels resultats en cotxe, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

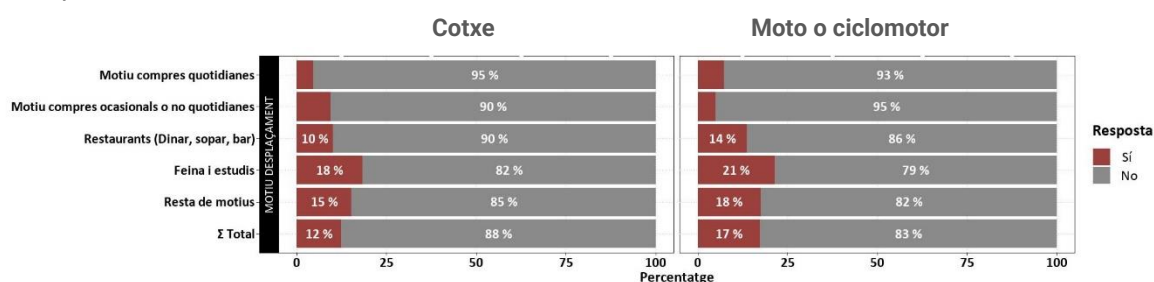
La gent que ve de fora de Barcelona té més predisposició al canvi modal que la gent que ve de l'Eixample o de la resta de Barcelona. A major nivell d'estudis, en general, també major predisposició al canvi modal.



Gràfic 117. Predisposició al canvi modal, segons mode, origen del desplaçament, nivell d'estudis i freqüència de visita a l'Eixample

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

El que realitzen els desplaçaments per motiu feina i estudis també són els que tenen major predisposició al canvi modal. Per contra, els que es desplacen per motiu compres tenen menor predisposició al canvi modal que la resta.



Gràfic 118. Predisposició al canvi modal, segons mode i motiu del desplaçament

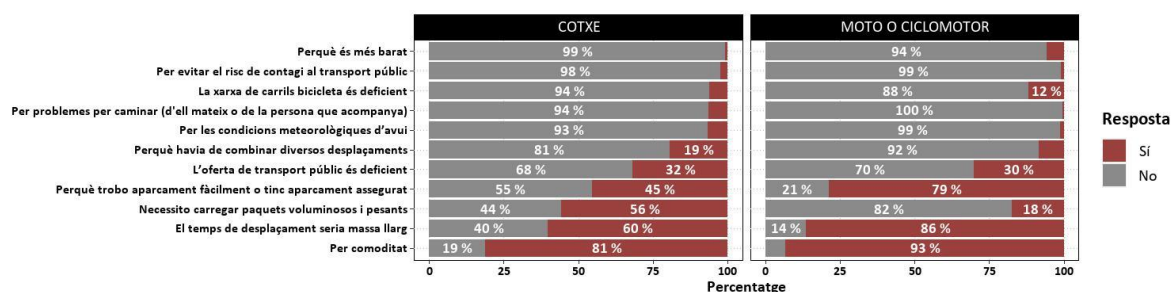
Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 1014**

* Pels resultats en moto, valors de caràcter orientatiu, ja que la submostra no supera el llindar de significació estadística, marcat en n=20

B. Motiu de la predisposició o no al canvi modal (P29-P30)

Aquells que han respost que no estan predisposats a fer el canvi modal, que recordem son un 88% dels usuaris de cotxe i el 83% dels usuaris de la moto, se'ls ha preguntat quin és el seu motiu. Els motius principals, tant en cotxe com en moto són per comoditat o que el temps de desplaçament seria massa llarg. En el cas de la moto, un 79% també responen que com que troben aparcament fàcilment o tenen aparcament assegurat, no tenen la necessitat d'utilitzar un mitjà alternatiu. En el cas del cotxe, un 56% responen que necessiten carregar paquets voluminosos i pesants.

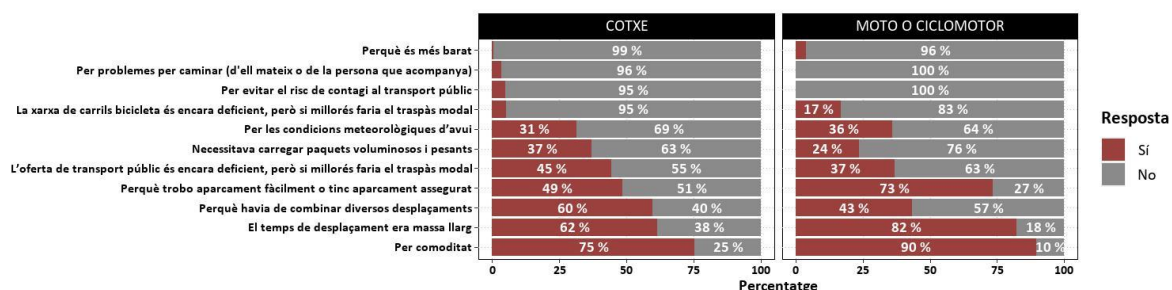
En el sentit contrari, gairebé ningú respon que utilitzen el vehicle privat perquè sigui més barat. La influència de la covid-19 també és residual, i molt pocs responen que utilitzen el vehicle privat per evitar el risc de contagi al transport públic. L'oferta de carrils bicicleta no és un limitant a l'ús de mitjans alternatius, i l'oferta de transport públic només és considerada com a deficient per un 30%-32% dels usuaris del vehicle privat.



Gràfic 119. Principals motius pels quals no s'ha plantejat fer el canvi modal en mitjans més sostenibles pel desplaçament d'avui

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 859**

Aquells que han respost que sí que esta predisposats a fer el canvi modal, que recordem son un 12% dels usuaris de cotxe i el 17% dels usuaris de la moto, se'ls ha preguntat quin és el seu motiu pel qual avui no ho han fet. Les respostes que han contestat son semblants a la pregunta anterior, és a dir, els principals motius són la comoditat i perquè el temps del desplaçament era massa llarg. En el cas de la moto també prenia importància el fet que fos fàcil aparcar en destinació, i en el cas del cotxe apareix el fet que havia de combinar aquest desplaçaments amb d'altres durant el dia.



Gràfic 120. Principals motius pels quals avui ha viatjat en vehicle privat a l'Eixample malgrat estar disposat a fer un canvi modal en mitjans més sostenibles

Font: Enquesta als clients dels establiments comercials de l'Eixample-Barcelona que hi accedeixen en vehicle privat. **n = 155**

Qüestionari

ENQUESTA ALS CLIENTS DELS ESTABLIMENTS COMERCIALS DE L'EIXAMPLE-BARCELONA QUE HI ACCEDEIXEN EN VEHICLE PRIVAT

BLOC 0. QUOTES / INTRODUCCIÓ

F01. DATA I HORA INICI ENTREVISTA (dd.mm.aaa): |__| |__|

Segons l'hora, es codifiquen en franges horàries, i automàticament s'assigna a la seva quota:

1. *Matí: 10-13*
2. *Migdia: 13-16*
3. *Tarda: 16-19*
4. *Vespre: 19-22*

F02. SEXE

1. Home
2. Dona

F03. COORDENADES GEOGRÀFIQUES DEL PUNT D'ENQUESTACIÓ: _____

BON DIA / BONA TARDA: EM DIC <nom entrevistador/a> I COL·LABORO AMB OPINÒMETRE, EMPRESA D'ESTUDIS D'OPINIÓ. ESTEM REALITZANT UNA ENQUESTA PER A L'AJUNTAMENT DE BARCELONA SOBRE L'ACCÉS EN VEHICLE PRIVAT ALS COMERÇOS DE L'EIXAMPLE, AIXÍ COM SOBRE L'IMPACTE DE DIVERSES MESURES DE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT SOBRE ELS HÀBITS DE CONSUM A L'EIXAMPLE.

P01. SERIA TAN AMABLE DE CONTESTAR A UNES PREGUNTES? NOMÉS LI PORTARÀ UNS MINUTS.

1. Sí "GRÀCIES PER LA SEVA COL·LABORACIÓ"
2. No "MOLTES GRÀCIES" ———> [Fi entrevista](#)

EN COMPLIMENT DEL REGLAMENT GENERAL DE PROTECCIÓ DE DADES, L'INFORMEM QUE AQUESTA ENQUESTA SERÀ TRACTADA DE FORMA CONFIDENCIAL, ANÒNIMA I ÚNICAMENT AMB FINALITAT ESTADÍSTICA.

P02. L'INFORMO TAMBÉ QUE AQUESTA ENTREVISTA S'ENREGISTRÀ PER GARANTIR QUE ES REALITZI CORRECTAMENT. UN COP FETS AQUESTS CONTROLS DE QUALITAT, S'ESBORRARÀ.

1. Autoritzo la gravació
2. No autoritzo la gravació

[\(Com a mínim, el 80% de les enquestes s'han d'enregistrar\)](#)

P03. EN QUINA LLENGUA VOL QUE LI FACI L'ENQUESTA?

1. Català (utilitzeu qüestionari català)
2. Castellà (utilitzeu qüestionari castellà)

P04. S'HA DESPLAÇAT A L'EIXAMPLE EN COTXE, MOTO O CICLOMOTOR COM A CONDUCTOR EN EL DIA D'AVUI?

1. Sí, en cotxe
2. Sí, en moto o ciclomotor
3. No -----> [Fi entrevista \(Acomiadar-se i buscar una altra persona\)](#)

Això permetrà establir les quotes de cotxe/moto

P05. EM PODRIA DIR QUIN ÉS EL MOTIU PRINCIPAL D'AQUEST DESPLAÇAMENT EN [cotxe/moto \[segons P04\]](#) D'AVUI A L'EIXAMPLE? ([Llegir, només se'n pot escollir un](#))

0. Tornar al meu domicili -----> [Fi entrevista \(Acomiadar-se i buscar una altra persona\)](#)
1. Anar a la feina o centre d'estudis
2. Compres quotidianes
3. Compres ocasionals o no quotidianes
4. Anar a un centre d'estètica, perruqueria, tintoreria o veterinari/mascota
5. Anar a d'altres serveis personals
6. Anar al metge, CAP, proves diagnòstiques
7. Visitar amic o familiar
8. Acompanyar o recollir persones
9. Gestions de treball
10. Oci (Espectacles, teatre, cinema, esports...)
11. Restauració (Dinar, sopar, bar)
12. Passejar
13. Fer turisme
99. NS/NC

SI P05 ≠ 0, 2, 3, 4 o 11

P06. DESPRÉS D'HAVER-SE DESPLAÇAT EN [cotxe/moto \[segons P04\]](#) A L'EIXAMPLE, HA FET O TÉ PREVIST FER UNA COMPRA, PRENDRE UNA CONSUMICIÓ O FER ÚS D'UN SERVEI PERSONAL* EN ALGUN ESTABLIMENT DE L'EIXAMPLE? **I EN ELS DARRERS 7 DIES HA VINGUT EN VEHICLE PRIVAT I HA COMPRAT....?**

1. Sí, avui
3. *[Sí, els darrers 7 dies](#)*
2. No ([Insistir si no tenen pensat fer alguna compra, consumició o ús d'un servei personal*, encara que sigui de manera secundària](#)) ----> [Si encara responen que NO ----> Fi entrevista \(Acomiadar-se i buscar una altra persona\)](#)
99. NS/NC ([Acomiadar-se i buscar a una altra persona](#))

*Servei personal: Centre d'estètica, perruqueria, tintoreria, veterinari/mascota

A tots:

P07. EM PODRIA DIR QUINA ÉS LA SEVA EDAT?

BLOC I. CARACTERITZACIÓ I VALORACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS AMB DESTINACIÓ EIXAMPLE

P08. S'HA DESPLAÇAT EN cotxe/moto [segons P04] A L'EIXAMPLE DES D'UN ALTRE PUNT DE BARCELONA, O DES DE FORA DE LA CIUTAT?

1. Des de Barcelona ciutat (Passar a la pregunta P09)
2. Des de fora de Barcelona (Passar a la pregunta P10)

Si P08 = 1

P09. DES DE QUIN DISTRICTE ? (Si no ho sap, demanar adreça i anotar)

Si P08 = 2

P10. DES DE QUIN MUNICIPI ? (llistat amb tots municipis Catalunya)

A tots:

P11. EM PODRIA INDICAR EL TEMPS APROXIMAT, EN MINUTS, DEL SEU DESPLAÇAMENT EN cotxe/moto [segons P04] DES DEL SEU ORIGEN FINS A L'EIXAMPLE?

P12. EM PODRIA DIR ON HA ESTACIONAT EL SEU cotxe/moto [segons P04] ? (llegir)

1. Al carrer pagant
2. Al carrer sense pagar o lliure
3. Aparcament de propietat, lloguer o concessió
4. Aparcament de pagament fora de calçada
5. Aparcament gratuït reservat en destinació (per a empleats, clients, persones amb discapacitat...)
6. Aparcament de pagament reservat en destinació (per a empleats, clients, persones amb discapacitat...)
7. Altres _____
99. NS/NC

Si P04=1 i P12=1, 4 o 6

P13. APROXIMADAMENT, QUINA DESPESA D'APARCAMENT LI SUPOSA LA SEVA VISITA D'AVUI A L'EIXAMPLE (EN EUROS)? (Numèrica, en €)

Si P04=1

P14. COM VALORA L'OFERTA D'APARCAMENT EN AQUEST ENTORN, DE L'1 (SENSE OFERTA) AL 5 (OFERTA MOLT BONA)?

A tots:

P15. EM PODRIA INDICAR EL MOTIU PRINCIPAL PERQUÈ HA ESCOLLIT EL cotxe/moto [segons P04] PER VENIR A L'EIXAMPLE AVUI? (Espontània, una resposta)

1. Per comoditat

2. Perquè és el mitjà més ràpid
3. Per seguretat
4. Per evitar el risc de contagi al transport públic
5. Perquè és més barat
6. Perquè necessitava carregar paquets voluminosos i/o pesants
7. Perquè no tenia alternativa en un mitjà més sostenible
8. Perquè he d'encadenar diferents desplaçaments
9. Altres. Quins? _____
99. NS/NC

P17. EN QUIN TIPUS D'ESTABLIMENT EFECTUARÀ LA SEVA COMPRA PRINCIPAL, CONSUMICIÓ O L'ÚS DEL SERVEI PERSONAL*? ([Espontània, una resposta](#))

Principal: ☐ ☐ ☐

*Servei personal: Centre d'estètica, perruqueria, tintoreria, veterinari/mascota

Quotidià alimentari

1. Fruïtes i verdures
2. Carn i porc/Ous i aus
3. Peix i marisc
4. Pa, pastisseria i làctics
5. Resta alimentació i begudes (inclou plats preparats, autoservei, supermercat)

Quotidià NO alimentari

6. Drogueria i perfumeria
7. Farmàcies i parafarmàcies
8. Herbolaris, dietètica i nutrició
9. Tabac i articles fumadors

Equipament personal

10. Vestir i merceria
11. Calçat i pell
12. Joieria, rellotgeria i bijuteria
13. Òptiques

Parament de la llar

14. Mobles i articles de fusta i metall
15. Material equipament de la llar
16. Floristeries
17. Aparells domèstics/Parament ferreteria
18. Basars
19. Segells, monedes i antiguitats

Oci i cultura

20. Llibres, diaris i revistes
21. Joguines i esports
22. Música
23. Informàtica, telefonia
24. Fotografia
25. Souvenirs

Automoció

26. Vehicles

Bars i restaurants

27. Bars i restaurants

Serveis

28. Centres d'estètica

- 29. Perruqueries
- 30. Tintorereries
- 31. Veterinaris/mascotes

Altres

32. Altres_____

P18. I EN CAS QUE TINGUI PREVIST COMPRAR, CONSUMIR O FER ÚS D'UN SERVEI PERSONAL* EN MÉS D'UN ESTABLIMENT, PODRIA INDICAR-ME EN QUINS TIPUS D'ESTABLIMENTS ADDICIONALS? (Espontània, multiresposta: màxim 2 respostes)

Adicionals: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

*Servei personal: Centre d'estètica, perruqueria, tintoreria, veterinari/mascota

P19. HA DIT QUE HA FET O TÉ PREVIST ANAR A [comerç /establiment P17]. EM PODRIA INDICAR EN QUIN TIPUS D'UBICACIÓ ES TROBA AQUEST ESTABLIMENT? (Llegir, una resposta)

- 1. Establiment aïllat al carrer
- 2. Establiment en centre comercial (Les Arenes, Corte Inglés, Triangle, etc.)
- 3. A un mercat municipal de l'Eixample
- 4. Altres _____
- 99. NS/NC

Si P19= 3

P20. A QUIN MERCAT ?

- 1. Al mercat del Ninot
- 2. Al mercat del Fort Pienc
- 3. Al mercat de Sant Antoni
- 4. Al mercat de la Sagrada Família
- 5. Al mercat de l'Abeceria Central
- 6. Al mercat de la Concepció
- 7. Al mercat dels Encants

A tots:

P21. PERQUÈ HA ESCOLLIT AQUESTA ZONA DE BARCELONA PER FER AQUESTA COMPRA, CONSUMICIÓ O ÚS DEL SERVEI? (Espontània, multiresposta: màxim 3 respostes)

Localització/accés

- 1. Per la proximitat / em ve de camí
- 2. Per l'accessibilitat (facilitat d'aparcament, vies d'accés directe, etc.)

Oferta

- 3. Per la qualitat de l'oferta comercial i d'oci i restauració
- 4. Per la varietat de l'oferta comercial, d'oci i restauració

Zona

- 5. És una zona agradable per on passejar i mirar botigues
- 6. És una zona on em sento segur o segura

Establiments

- 7. Per la bona relació qualitat/preu dels productes que vull comprar
- 8. Pel tracte personal, de confiança i professionalitat dels comerciants
- 9. Perquè hi ha productes o establiments que només els trobo en aquest barri
- 10. Perquè havia quedat amb algú altre en aquest establiment

Altres motius

11. Quins? _____

99. NS/NC

BLOC II. ÚS HABITUAL DEL VEHICLE PRIVAT EN ELS HÀBITS DE CONSUM I IMPACTE DE LES INTERVENCIIONS URBANÍSTIQUES

P22. QUINS MITJANS DE TRANSPORT UTILITZA HABITUALMENT PER ACCEDIR A L'EIXAMPLE ? (Espondània, multiresposta: màxim 3 respostes)

1. Caminar
2. Transport Públic
3. Bicicleta
4. Patinet elèctric
5. Cotxe
6. Moto o ciclomotor
7. Altres_____

P23. I QUINS MITJANS DE TRANSPORT UTILITZA HABITUALMENT PER MOURE'S PER L'EIXAMPLE PER FER UNA COMPRA O CONSUMICIÓ? (Espondània, multiresposta: màxim 3 respostes)

1. Caminar
2. Transport Públic
3. Bicicleta
4. Patinet elèctric
5. Cotxe
6. Moto o ciclomotor
7. Altres_____

P24. AMB QUINA FREQUÈNCIA VE A L'EIXAMPLE EN VEHICLE PRIVAT (COTXE, MOTO O CICLOMOTOR) I HI FA UNA COMPRA O CONSUMICIÓ ?

1. Cada dia o gairebé cada dia
2. Un mínim d'una vegada a la setmana
2. Un mínim d'una vegada al mes
3. Un mínim d'una vegada al trimestre
4. Un mínim d'una vegada a l'any
5. Gairebé mai o mai

P25. HA CANVIAT LA FREQUÈNCIA AMB QUÈ REALITZA COMPRES O CONSUMICIIONS EN AQUEST BARRI A CONSEQÜÈNCIA DE LES ACTUACIONS DE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT QUE S'HAN REALITZAT A L'EIXAMPLE ELS DARRERS ANYS (SUPERILLES, AMPLIACIÓ DE VORERES, CARRILS BICI, EIXOS VERDS)?

1. Ara compro més en aquest barri
2. No han influït als meus hàbits de consum

3. Ara compro menys en aquest barri
99. NS/NC

P26. CREIEU QUE LES FUTURES ACTUACIONS DE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT A L'EIXAMPLE (SUPERILLES, AMPLIACIÓ DE VORERES, CARRILS BICI, EIXOS VERDS) AFECTARAN LA FREQUÈNCIA AMB QUÈ COMPRARÀ EN AQUEST BARRI?

1. Compraré més en aquest barri
2. No influiran als meus hàbits de consum
3. Compraré menys en aquest barri
99. NS/NC

Només per als mitjans de transport que hagi contestat a la P22

P27. DELS MITJANS DE TRANSPORT QUE LI LLEGIRÉ TOT SEGUIT, DIGUI'M SI CONSIDERA QUE AQUESTES ACTUACIONS DE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT (SUPERILLES, AMPLIACIÓ DE VORERES, CARRILS BICI, EIXOS VERDS) AFECTEN LA FREQUÈNCIA AMB QUÈ ELS UTILITZA PER ACCEDIR A L'EIXAMPLE? (Llegir els mitjans que apareguin en la pantalla (que han de ser els que hagi contestat a la P22) i les possibilitats de resposta)

	1. L'utilitzo més	2. No m'afecta	3. L'utilitzo menys	NS/NC
1. A peu	1	2	3	99
2. Transport públic	1	2	3	99
3. Bicicleta	1	2	3	99
4. Patinet elèctric	1	2	3	99
5. Cotxe	1	2	3	99
6. Moto o ciclomotor	1	2	3	99

BLOC III. PREDISPOSICIÓ AL CANVI MODAL

P28. S'HA PLANTEJAT FER SERVIR UN ALTRE MITJÀ DE TRANSPORT PER AL SEU DESPLAÇAMENT D'AVUI EN cotxe/moto [segons P04] CAP A L'EIXAMPLE?

1. Sí
2. No
99. NS/NC

SI P28=2

P29. PER QUINS MOTIUS? (Llegir tots els motius, s'ha de preguntar per a cadascú d'ells)

1. Sí 2. No 9. NS/NC

1. L'oferta de transport públic és deficient
2. La xarxa de carrils bicicleta és deficient
3. Per comoditat
4. El temps de desplaçament seria massa llarg
5. Necessito carregar paquets voluminosos i pesants
6. Perquè trobo aparcament fàcilment o tinc aparcament assegurat
7. Altres. Quins? _____

SI P28=1

P30. PER QUINS MOTIUS NO HO HA FET EN EL SEU DESPLAÇAMENT D'AVUI? (Llegir tots els motius, s'ha de preguntar per a cadascú d'ells)

1. Sí 2. No 9. NS/NC

1. L'oferta de transport públic és encara deficient, però si millorés faria el traspàs modal
2. La xarxa de carrils bicicleta és encara deficient, però si millorés faria el traspàs modal
3. Per comoditat
4. El temps de desplaçament era massa llarg
5. Necessitava carregar paquets voluminosos i pesants
6. Perquè trobo aparcament fàcilment o tinc aparcament assegurat
7. Per les condicions meteorològiques d'avui
8. Perquè havia de combinar diversos desplaçaments
9. Altres. Quins? _____

BLOC IV. DADES PERSONALS

P31. QUIN ÉS EL SEU MUNICIPI HABITUAL DE RESIDÈNCIA ?

Si P31 = Barcelona

P32. QUIN ÉS EL SEU DISTRICTE HABITUAL DE RESIDÈNCIA ? (Si no ho sap, demanar adreça i anotar)

P33. QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?

1. Catalunya
2. Resta d'Espanya
98. Altres. Especificar: _____
99. NS/NC

P34. QUIN ÉS EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS?

1. Sense estudis
2. Primaris (EGB, comerç, ESO, graduat escolar)
3. Secundaris (Preu, Batxillerat actual, FPI, FPII, BUP, COU, cicles formatius de grau mitjà)
4. Estudis superiors (estudis universitaris, cicles formatius de grau superior)
98. Altres. Especificar: _____
99. NS/NC

P35. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?

1. Treballa (actiu ocupat/ocupada)
2. Està a l'atur (actiu en atur)
3. Jubilat/da / pensionista
4. Pre-jubilat/da
5. Tasques de la llar
6. Estudiant
7. Altres. Especificar _____
99. NS/NC

