

1. Característiques generals dels desplaçaments diaris de la població
2. Els motius dels desplaçaments
3. L'ús dels modes de transport
4. Els temps i la cadència dels desplaçaments
5. Mobilitat segons gènere i grups d'edat
6. Anàlisi territorial dels fluxos de mobilitat
  - 6.1. El pes de l'autocontenció i les relacions dins de l'àmbit
  - 6.2. L'abast territorial dels desplaçaments entre els diferents àmbits
  - 6.3. Distribució modal dels desplaçaments interns i de connexió
7. La dimensió subjectiva de la mobilitat
  - 7.1. Característiques generals
  - 7.2. La valoració dels modes de transport
8. Despesa declarada en cost de mobilitat
9. Notes de reflexió sobre les dades de l'Enquesta de Mobilitat a les Terres de Ponent

# LA MOBILITAT QUOTIDIANA A LES TERRES DE PONENT

## 1. Característiques generals dels desplaçaments diaris de la població

Els 323.323 residents a l'àmbit de Ponent van realitzar durant l'any 2006 un total de 6.830.078 desplaçaments setmanals que suposen una mitjana d'uns 21,13 desplaçaments per persona a la setmana, segons ens expliquen els resultats de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) de 2006. Tot i que la mitjana de mobilitat per persona és molt similar en els diferents àmbits, hi ha certes diferències en la intensitat amb què es produeixen els desplaçaments.

Les dades ens mostren que, en general, la mobilitat a les Terres de Ponent és menys intensa del que ho és en altres territoris, juntament amb Comarques Centrals i les Comarques Gironines. Així, a l'àmbit de Ponent en un dia feiner la mitjana és de 3,33 desplaçaments per persona mentre que en un dia festiu la mitjana davalla fins als 2,24 desplaçaments per persona.

Els dies feiners la mitjana de desplaçaments<sup>1</sup> per persona se situa prop de la dada mitjana catalana (3,38

desplaçaments per persona a la setmana) mentre que els dies festius la població de les Terres de Ponent és, juntament amb la de les Comarques Centrals, la que menys desplaçaments genera.

## 2. Els motius dels desplaçaments

En la totalitat dels àmbits territorials, la mobilitat originada per motius de caràcter personal (compres, acompanyament d'altres persones, oci, etc.) és superior a l'originada per motius ocupacionals (treball o estudis). A l'àmbit de Ponent, però, cal destacar que els desplaçaments entre la residència i els llocs de treball i estudi (incloent-hi, per tant, la tornada a casa de motiu ocupacional) suposen un 47,4% del conjunt, essent un percentatge una mica superior al que s'ha registrat en altres àmbits i en tot cas força superior al que s'ha registrat al conjunt de Catalunya (45%).

Així, els desplaçaments per motius personals registren dades força moderades si es comparen amb les d'altres àmbits. La compra (7%), l'oci i la diversió (5%) i l'acom-

TAULA 1 Dades generals de mobilitat a l'àmbit de Ponent

<b>Nombre entrevistes EMQ 2006</b>	10.651		
<b>Habitants (padró 2006)</b>	323.323		
<b>Nombre total de desplaçaments setmanals</b>	6.830.078		
<b>PONENT</b>			
	<b>Feiners</b>	<b>Festius</b>	<b>Total setmanal</b>
Desplaçaments	1.076.164	724.629	6.830.078
Desplaçaments per persona	3,3	2,2	21,1
<b>CATALUNYA</b>			
	<b>Feiners</b>	<b>Festius</b>	<b>Total setmanal</b>
Desplaçaments	23.084.291	16.214.568	147.850.591
Desplaçaments per persona	3,4	2,4	21,6

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Aquestes dades són aplicables al 95,8% dels desplaçaments de la població no professional de la mobilitat, atès que els professionals realitzen un 4,2% dels desplaçaments a Ponent, cosa que representa una mitjana de 16,43 desplaçaments al dia.

<sup>2</sup> ATM, GENERALITAT DE CATALUNYA I IERMB, 2006. *Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità, Generalitat de Catalunya.

panyament d'altres persones (4%) són els principals motius aportats en els desplaçaments de dies feiners. A les Terres de Ponent són força més baixos els motius relacionats amb l'oci, el passeig i el gaudi del temps de lleure del que es troba en altres territoris. Així, si la mitjana catalana en els motius de oci, passeig i visites a amics i familiars representen un 32,1% del conjunt dels desplaçaments, a l'àmbit de Ponent aquests només arriben a representar un 10,8% del total. En canvi, prenen més rellevància els següents motius: acompanyament d'altres persones, gestions personals, visites al metge/hospital i la formació no reglada.

El gruix important de població envellida a l'àmbit de Ponent, respecte a l'estructura d'edats d'altres territoris, la mobilitat més reduïda de part de la població i la debilitat dels serveis de transport públic al territori explicarien els percentatges més elevats per aquests motius.

Els caps de setmana, els motius dels desplaçaments a l'àmbit de Ponent prenen un caràcter molt més lúdic. L'oci i la diversió —que representen ja per si sols el 16% de tots els desplaçaments realitzats en festius—, el passeig i la visita a familiars expliquen en conjunt el 34,5% dels desplaçaments realitzats en dies festius.

La important proporció de desplaçaments per tornada

a casa, superior al 46,5% a l'àmbit de Ponent, ens confirma la tendència pendular de la mobilitat; és a dir, els ciutadans no encadenen els seus desplaçaments sinó que, per exemple, surten de casa, van a la feina i tornen a casa, o surten a comprar i tornen.<sup>3</sup>

### 3. L'ús dels modes de transport

Les deficiències presents en el transport públic (falta de serveis, de xarxes o mancances en els serveis existents) a les Terres de Ponent expliquen el domini del vehicle privat com a mode de transport —un 48,6% dels desplaçaments els feiners i un 59,1% els festius— que, a més a més, es dona amb una ocupació molt baixa del vehicle (1,20 persones i 1,34 persones els dies festius).

Els desplaçaments, però, també es resolen amb modes de transport no motoritzats amb un pes força notable respecte al que succeeix en altres àmbits. Els viatges a peu i bicicleta resolen a l'àmbit de Ponent el 46,4% dels desplaçaments, els dies feiners, mentre que en

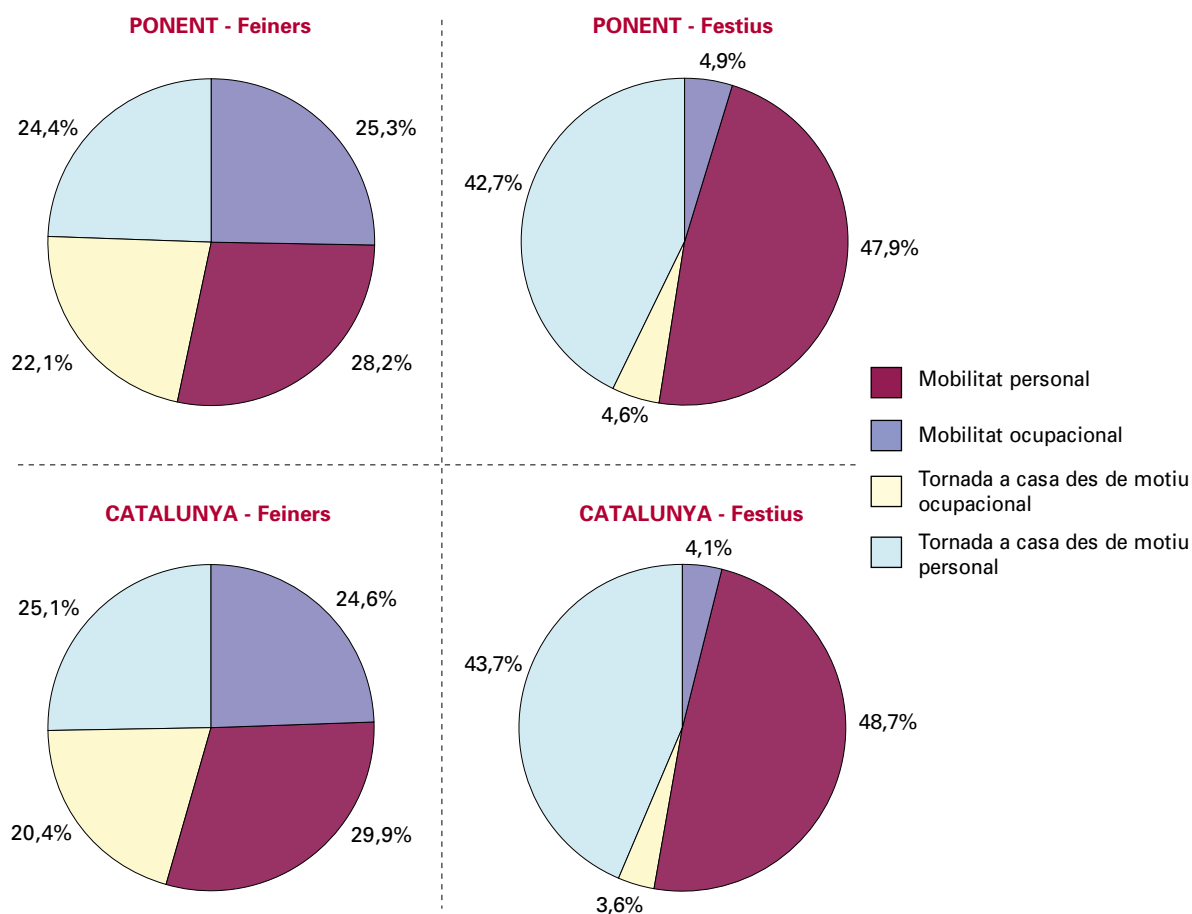
<sup>3</sup> Aquesta relació d'encadenament dels desplaçaments, un d'ells el de tornada a casa des d'un motiu personal, serà destacable en les relacions entre l'àmbit metropolità i l'àmbit de Ponent, com es veurà més endavant.

**TAULA 2** Distribució dels desplaçaments segons el seu motiu i el tipus de dia de la setmana

	Dia feiner		Dia festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball	187.874	17,5	34.471	4,8
Estudis	84.565	7,9	884	0,1
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>272.439</b>	<b>25,3</b>	<b>35.354</b>	<b>4,9</b>
Compres quotidianes	68.874	6,4	45.761	6,3
Compres no quotidianes	6.270	0,6	6.977	1,0
Acompanyar persones	43.452	4,0	13.145	1,8
Oci/diversió	53.271	5,0	116.342	16,1
Passejar	37.906	3,5	48.346	6,7
Visita amic/familiar	24.883	2,3	56.173	7,8
Gestions personals	32.185	3,0	28.459	3,9
Metge/hospital	15.694	1,5	1.613	0,2
Formació no reglada	10.552	1,0	2.143	0,3
Menjar fora no d'oci	3.428	0,3	5.207	0,7
Altres	7.433	0,7	22.570	3,1
<b>Mobilitat personal</b>	<b>303.947</b>	<b>28,2</b>	<b>346.737</b>	<b>47,9</b>
<b>Tornada a casa des de motiu ocupacional</b>	<b>237.588</b>	<b>22,1</b>	<b>33.036</b>	<b>4,6</b>
<b>Tornada a casa des de motiu personal</b>	<b>262.190</b>	<b>24,4</b>	<b>309.502</b>	<b>42,7</b>
<b>Total</b>	<b>1.076.164</b>	<b>100,0</b>	<b>724.629</b>	<b>100,0</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**FIGURA 1** Comparativa de la distribució dels desplaçaments a l'àmbit de Ponent i a Catalunya segons el seu motiu i el tipus de dia de la setmana



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

el conjunt de Catalunya aquest percentatge es queda en un 45,1%. Anar a peu resol el 45% del conjunt dels desplaçaments. Es tracta de trets diferencials que són significatius en aquest territori.

Els mitjans de transport no motoritzats davallen al 41% els dies festius, com ho fa també l'ús del transport públic, que passa del ja escàs 6% els feiners al 2,2% els festius.

En dia feiner, el transport privat és el mode més emprat en la mobilitat originada per motius ocupacionals, mentre que els desplaçaments per motius personals es realitzen en major proporció amb modes no motoritzats (a peu/bicicleta). Els festius, el pes del transport privat augmenta notablement per a qualsevol motiu de desplaçament, fet que ja hem relacionat amb desplaçaments més llargs i fora del municipi on s'origina el desplaçament.

Els desplaçaments a l'àmbit de Ponent se solen fer amb un únic modes de transport; són unimodals. Si definim una etapa com cada un dels trams d'un desplaçament que implica un canvi en el modes de transport utilitzat, la relació etapes/desplaçaments seria d'1,02 (per als feiners), i d'1,01 (per als festius).

#### 4. Els temps i la cadència dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments en mostra la cadència i la diferent intensitat segons sigui el motiu que el genera. Així, els motius ocupacionals (treball i estudi) presenten, en general, una gran intensitat concentrada, en dies feiners, en dues franges horàries: de 7 a 10 h i de 17 a 20 h, una cadència i intensitat que fora de l'àrea metropolitana canvia. A l'àmbit de Ponent, per exemple, és també notable el volum de desplaçaments que es realitzen al migdia (de 13 a 16 h), en bona part de tornada des del lloc de treball o estudi a casa. En tot cas, és interessant veure com els motius ocupacionals (treball o estudi) marquen les agendes personals, però també les agendes d'altri i l'ús de l'espai. Un exemple n'és el motiu «acompanyament de persones» que, com ja hem comentat, és força important a l'àmbit de Ponent. La intensitat dels desplaçaments generats per aquest motiu es concentra de manera predominant en les franges horàries relacionades amb l'agenda escolar i entrada i sortida laboral (de 8 a 9 h i de 16 a 18 h).

La mobilitat generada per motius personals, a diferència de l'ocupacional, és força més contínua al llarg del dia i genera, així, un ús més continu de l'espai públic. Això

**TAULA 3** Distribució dels desplaçaments segons el mitjà de transport utilitzat i el tipus de dia de la setmana

Mitjà de transport principal	Dia feiner		Dia festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
A peu	484.469	45,0	290.153	40,0
Bicicleta	14.507	1,3	10.320	1,4
<b>Mitjans no motoritzats</b>	<b>498.976</b>	<b>46,4</b>	<b>300.473</b>	<b>41,5</b>
Autobús urbà	28.517	2,6	4.129	0,6
Autobús interurbà	8.098	0,8	1.923	0,3
Metro	1.135	0,1	306	0,0
Tramvia	74	0,0	95	0,0
FGC	591	0,1	0	0,0
Rodalies Renfe	1.252	0,1	356	0,0
Autobús empresa	1.847	0,2	478	0,1
Autobús escolar	16.758	1,6	518	0,1
Autocar (excursions)	1.547	0,1	5.580	0,8
Taxi	1.547	0,1	1.085	0,1
Tren regional/llarg recorregut	1.283	0,1	1.263	0,2
Avió	143	0,0	0	0,0
Altres transport públic	0	0,0	0	0,0
<b>Transport públic</b>	<b>62.792</b>	<b>5,8</b>	<b>15.734</b>	<b>2,2</b>
Cotxe com a conductor	373.274	34,7	259.113	35,8
Cotxe com a acompanyant	91.531	8,5	133.069	18,4
Moto com a conductor	16.421	1,5	5.669	0,8
Moto com a acompanyant	1.034	0,1	1.235	0,2
Furgoneta/camió	15.974	1,5	4.995	0,7
Altres vehicle privat	15.735	1,5	4.341	0,6
No ho sap/No contesta	427	0,0	0	0,0
<b>Transport privat</b>	<b>514.396</b>	<b>47,8</b>	<b>408.423</b>	<b>56,4</b>
<b>Total</b>	<b>1.076.164</b>	<b>100,0</b>	<b>724.629</b>	<b>100,0</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

s'aprecia de manera clara els dies festius, quan els desplaçaments són força més continus i generen menys intensitat que en els dies feiners. Un dels valors derivats dels resultats de l'enquesta és, precisament, fer visible el volum i el pes dels motius personals en la mobilitat de les persones, però també és important destacar l'abast espacial d'aquest motiu que resulta, a més, en un ús més continu de l'espai públic.

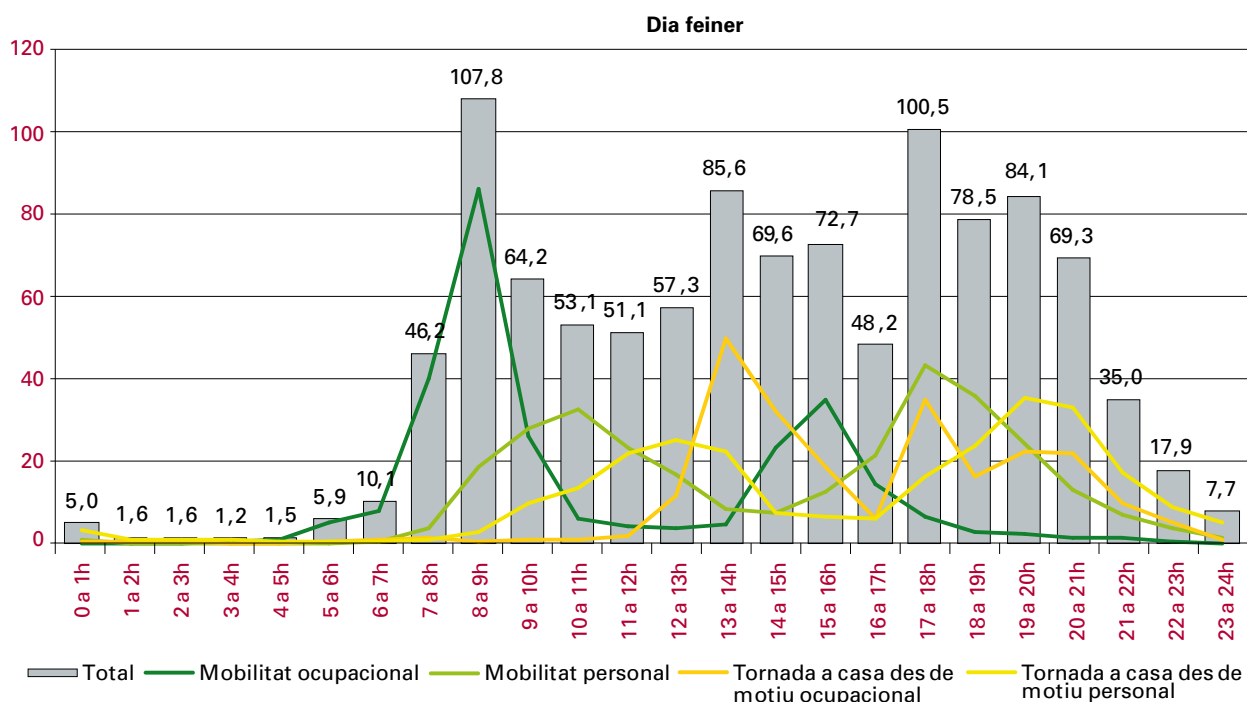
## 5. Mobilitat segons gènere i grups d'edat

Les diferents pautes de mobilitat i els motius de desplaçament, en el cas de l'àmbit de Ponent, presenten comportaments diferencials segons gènere. Si les diferències són petites en les dades generals dels desplaçaments per dia feiner, aquestes augmenten de manera

considerable per als dies festius. Les dades dels feiners se situen en 3,31 desplaçaments per a les dones enfront dels 3,35 dels homes, diferència lleugera que augmenta notablement els dies festius per situar-se en 2,07 i 2,41 respectivament. Els diferents motius dels desplaçaments i els modes de transport que utilitza de manera principal cada grup expliquen aquesta situació.

La distribució per sexe i edat apunta, a més, que són, lògicament, les dones grans el segment de població que té una menor mobilitat. Aquest comportament de menor mobilitat es repeteix en els diferents estrats d'edat per a les dones amb la clara excepció de l'estrat de 30 a 64 anys, que, de fet, mostra una mobilitat més gran que el grup d'homes en el mateix estrat d'edat. Aquest fet està clarament relacionat amb el paper que té la dona en les diferents famílies (tasques reproductives i cura de la

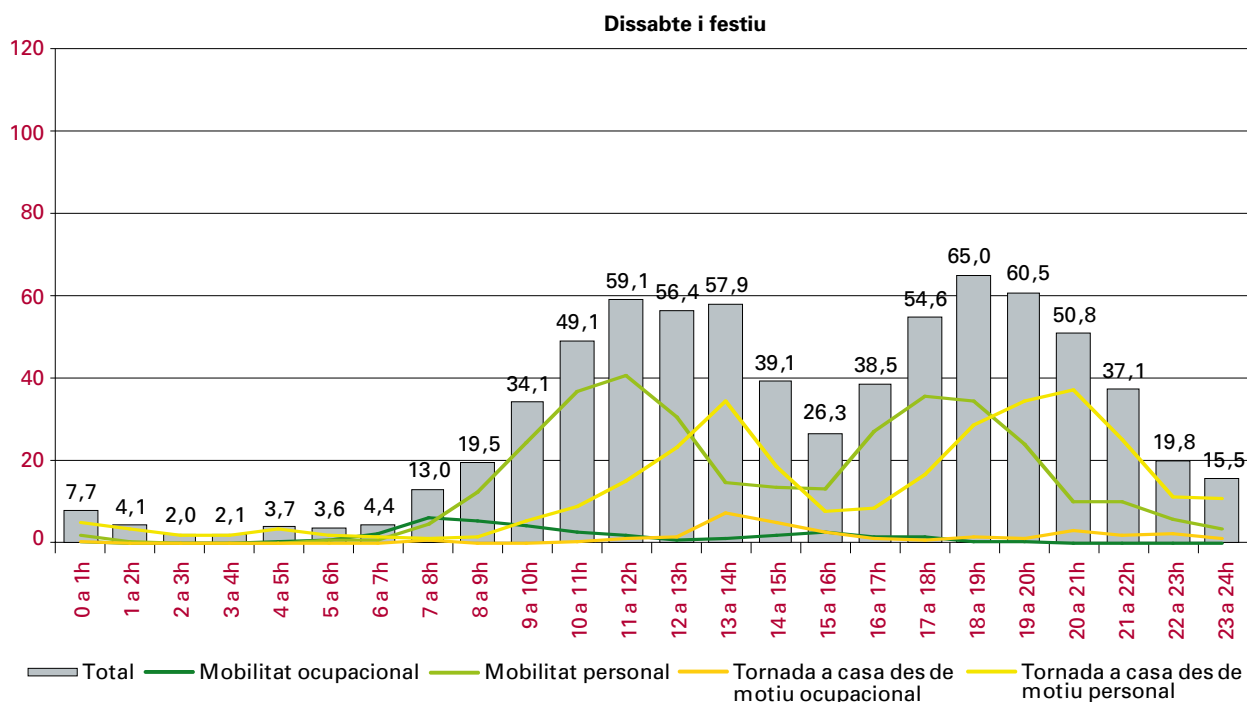
FIGURA 2 La distribució horària dels desplaçaments segons el seu motiu en un dia feiner



\* Resultats expressats en milers de desplaçaments.

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

FIGURA 3 La distribució horària dels desplaçaments segons el seu motiu en un dissabte o festiu



\* Resultats expressats en milers de desplaçaments

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

família i llar: acompanyar nens i avis, etc.). Així mateix es demostra quan s'analitzen els motius de la mobilitat, en què trobem que per als homes joves i madurs (en edat activa) els motius principals estan relacionats amb els ocupacionals, mentre que per a les dones els motius personals sempre tenen un pes més important, essent aquests els grans protagonistes de la mobilitat de les dones en l'estrat de 30 a 63 anys.

El grup més mòbil és el dels homes d'entre 4 i 15 anys, amb una mitjana de 3,66 desplaçaments per dia en els feiners, però ja a continuació se situa l'estrat de dones d'entre 30 i 63 anys, amb 3,63 desplaçaments de mitjana en un dia feiner. Aquest grup, a més, encadena més els desplaçaments (multipropòsit) del que ho fa la resta d'estrats i grups.

**TAULA 4** Mitjana de desplaçaments segons sexe, edat i tipus de dia de la setmana

	<b>Dia feiner</b>	<b>Dia festiu</b>
<b>Home</b>	3,35	2,41
<b>Dona</b>	3,31	2,07
<b>Home 4-15 anys</b>	3,66	2,05
<b>Home 16-29 anys</b>	3,61	2,60
<b>Home 30-64 anys</b>	3,33	2,52
<b>Home 65 anys en endavant</b>	2,85	2,08
<b>Dona 4-15 anys</b>	3,52	2,20
<b>Dona 16-29 anys</b>	3,59	2,51
<b>Dona 30-64 anys</b>	3,63	2,09
<b>Dona 65 anys en endavant</b>	2,21	1,58

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**TAULA 5** Distribució dels desplaçaments per sexe i edat segons motiu i tipus de dia de la setmana (% sobre fila)

	<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>Mobilitat personal</b>	<b>Tornada a casa des de motiu ocupacional</b>	<b>Tornada a casa des de motiu personal</b>
<b>Homes</b>	29,7	23,5	26,0	20,8
<b>Dones</b>	20,6	33,3	17,9	28,2
<b>Total</b>	25,3	28,2	22,1	24,4
<b>Home 4-15 anys</b>	37,3	15,3	33,3	14,0
<b>Home 16-29 anys</b>	32,8	20,7	28,7	17,8
<b>Home 30-64 anys</b>	34,1	19,5	29,6	16,8
<b>Home 65 anys en endavant</b>	1,4	50,6	1,2	46,8
<b>Dona 4-15 anys</b>	39,0	13,6	34,9	12,4
<b>Dona 16-29 anys</b>	28,9	24,9	26,0	20,2
<b>Dona 30-64 anys</b>	18,4	36,2	15,4	30,0
<b>Dona 65 anys en endavant</b>	0,8	51,7	0,8	46,8

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

Estudiants i població activa ocupada són els grups professionals que generen una més gran mobilitat. Pensionistes i aquells que realitzen treball domèstic no remunerat (bàsicament dones) són els grups que menys mobilitat presenten, fins i tot inferior a la que presenten els jubilats. Els grups d'edat menor presenten més mobilitat ocupacional. A partir dels 16 anys augmenten els motius personals, que esdevenen finalment els grans protagonistes de la mobilitat de la gent gran.

Les dones, els joves fins a 16 anys i la gent gran són els sectors de la població que més utilitzen el transport públic. La seva potenciació té un efecte social evident, a més de les dimensions ambientals i econòmiques que es deriven d'una mobilitat més sostenible. De cada tres moviments que es fan a l'àmbit de Ponent, dos es corresponen als desplaçaments dels estrats esmentats. Representen gairebé la meitat del transport privat, però arriben a més del 75% dels modes de transport públic i no motoritzats.

## 6. Anàlisi territorial dels fluxos de mobilitat

### 6.1. El pes de l'autocontenció i les relacions dins de l'àmbit

La mobilitat a Catalunya es caracteritza també per l'autocontenció o mobilitat intramunicipal, amb desplaçaments dins del municipi. Així, el principal moviment és l'intern al mateix municipi. L'autocontenció municipal entesa com el percentatge de desplaçaments intramunicipals, respecte al total de desplaçaments realitzats en cadascun dels àmbits territorials, és del 71,3% en dia feiner a tot Catalunya i decreix els festius. Les Terres de l'Ebre i l'àmbit de Ponent tenen els índexs d'autocontenció més elevats del conjunt de Catalunya, essent per l'àmbit de Ponent un 75,4% dels desplaçaments. Aquesta dada és signi-

**TAULA 6** Distribució dels desplaçaments per sexe, edat i situació professional segons modes de transport (% sobre fila)

	Mitjans no motoritzats	Transport públic	Transport privat
<b>Sexe i edat</b>			
Home 4-15 anys	62,3	11,3	26,4
Home 16-29 anys	32,9	6,9	60,2
Home 30-64 anys	27,7	2,1	70,2
Home 65 anys en endavant	65,3	2,6	32,1
Dona 4-15 anys	60,0	12,1	27,9
Dona 16-29 anys	42,4	11,7	45,9
Dona 30-64 anys	51,5	4,7	43,9
Dona 65 anys en endavant	81,4	7,1	11,5
<b>Situació professional</b>			
Escolar/estudiant	53,4	13,8	32,8
Treball domèstic no remunerat	67,4	4,4	28,2
Jubilat	70,8	4,0	25,2
Pensionista	70,0	7,8	22,2
Actiu ocupat	31,4	2,9	65,7
No ocupat	54,4	4,8	40,8
<b>Total de la població</b>	<b>46,4</b>	<b>5,8</b>	<b>47,8</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

ficativament més alta que la mitjana catalana (71,3%) i té implicacions diverses sobre el temps, les distàncies recorregudes i els modes de transport utilitzats, com ja veurem. Però també té a veure amb les característiques socioeconòmiques del territori, l'estructura del poblament i la localització dels llocs de treball. D'una banda, i en general a l'àmbit de Ponent, el protagonisme del sector agrari, que tendeix a establir immediatesa entre

residència i lloc de treball, explica l'existència dels elevats graus d'autocontenció. D'altra banda, un motiu de la notable autocontenció seria la relativa concentració de serveis i llocs de treball en pocs centres —generalment, les capçaleres de comarca. Les dades reflecteixen també el notable grau d'atracció que genera la capitalitat de la ciutat, Lleida, i la menor capacitat de les altres capitals i nuclis per generar autocontenció a les comarques veïnes.

**TAULA 7** Desplaçaments segons tipus i autocontenció municipal segons tipus de dia de la setmana. Àmbit de Ponent i Catalunya

Àmbit territorial de residència	Feiner			Dissabte i festiu		
	Despl. Intramunicipal	Despl. Intermunicipal	Autocontenció	Despl. Intramunicipal	Despl. Intermunicipal	Autocontenció
Ponent	810.839	264.744	75,4%	466.090	257.304	64,4%
Total Catalunya*	16.430.083	6.628.867	71,3%	10.359.090	5.784.683	64,2%

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**TAULA 8** Temps mitjà de desplaçament segons tipus de dia de la setmana. Àmbit de Ponent i Catalunya

Àmbit territorial de residència	Feiner		Dissabte i festiu	
	Temps mitjà de desplaçament (min.)** Intramunicipal	Temps mitjà de desplaçament (min.)** Intermunicipal	Temps mitjà de desplaçament (min.)** Intramunicipal	Temps mitjà de desplaçament (min.)** Intermunicipal
Ponent	12,72	26,52	16,12	35,93
Total Catalunya*	15,00	31,53	17,87	37,70

\* No s'inclouen els desplaçaments realitzats dels residents amb origen i destinació fora de Catalunya.

\*\* Temps mitjà declarat en minuts.

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.



Els dies festius, en canvi, els desplaçaments intermunicipals, tot i ser menys importants en nombre, suposen una mobilitat amb més distància i es produeix el que podríem anomenar una «mobilitat creuada»: més mobilitat en els feiners, però una mobilitat que implica distàncies força més curtes que en el conjunt català, mentre que en els festius es realitzen menys desplaçaments, però comporten també més distància (intermunicipals).

La relació que s'estableix entre el pes dels desplaçaments realitzats dins d'un mateix municipi sobre el total dels desplaçaments ens mostra l'autocontenció. Aquestes dades refermen la idea de mobilitat creuada. L'autocontenció a l'àmbit de Ponent en dies feiners és d'un 75,4%, essent pel conjunt de Catalunya d'un 71,3%, mentre que els dissabtes i els festius aquesta baixa al 64,4%, un xic per damunt de la mitjana catalana, un 64,2%.

Les relacions dels desplaçaments intercomarcals de més gran magnitud es donen entre el Segrià i la Noguera en primer lloc, i entre el Segrià i el Pla d'Urgell en segon lloc, tant en dia feiner com en dia festiu. La resta són de menor entitat.

## 6.2. L'abast territorial dels desplaçaments entre els diferents àmbits

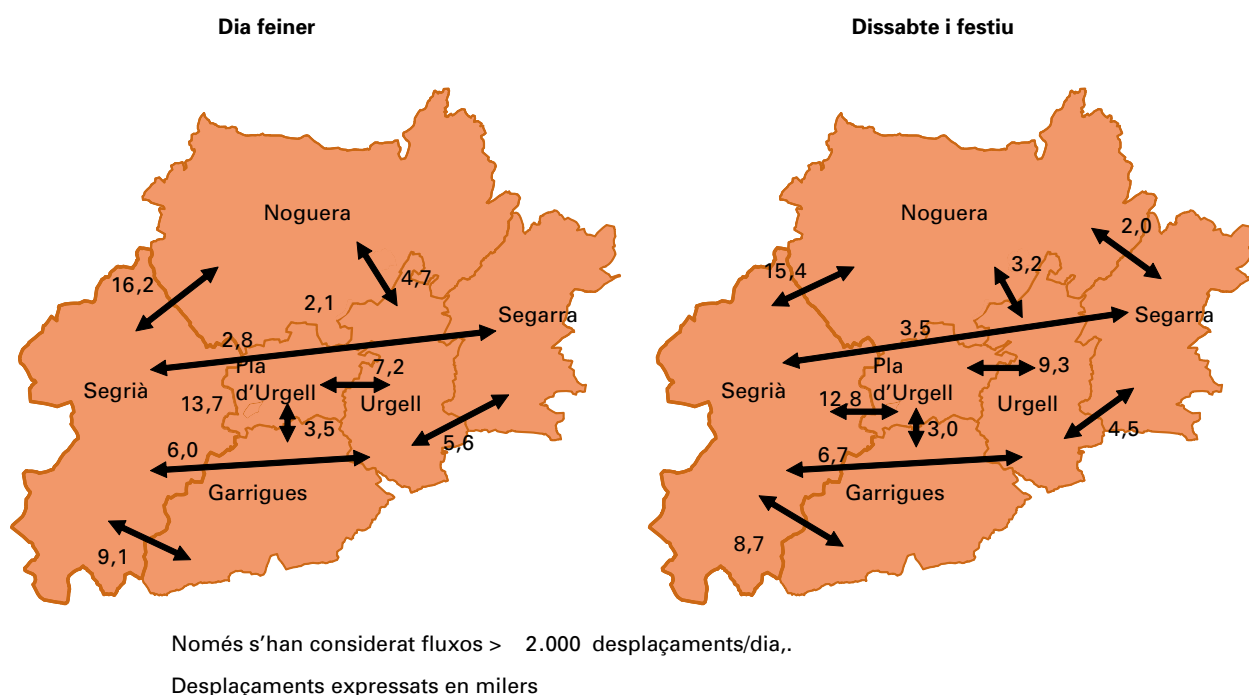
La relació que mostren els desplaçaments entre l'àmbit de Ponent i l'àmbit metropolità és molt menys intensa que aquella que la metròpoli estableix amb altres territoris, especialment aquells més immediats: les Comarques Gironines, les Comarques Centrals i el Camp de Tarragona. El nombre de relacions que s'estableix entre l'àmbit de Ponent i l'àmbit metropolità, uns 20.000 en dies feiners en ambdues direccions, seria unes cinc vegades inferior a la dada mitjana registrada a les comarques immediates. La menor intensitat de relació amb la metròpoli és compartida amb les Terres de l'Ebre i l'Alt Pirineu i Aran, les àrees més allunyades i interiors de Catalunya.

Igualment, cal apuntar que existeix una notable relació de desplaçaments a l'àmbit fora de Catalunya des de l'àmbit de Ponent, xifrats en uns 7.000 desplaçaments en dies feiners. La magnitud dels desplaçaments és comparable amb el nombre de desplaçaments que s'estableix entre l'àmbit de Ponent i l'Alt Pirineu i el doble de les relacions que s'estableixen amb Terres de l'Ebre.

Possiblement aquest elevat nombre de desplaçaments diaris fora de Catalunya es pot explicar per la posició fronterera de l'àmbit de Ponent i la històrica intensa relació del territori amb la franja aragonesa. De fet, és destacable que els desplaçaments vers l'exterior de Catalunya des de l'àmbit de Ponent són significativament més alts que a la resta de país els dies festius, quan es dupliquen les dades respecte als dies feiners.

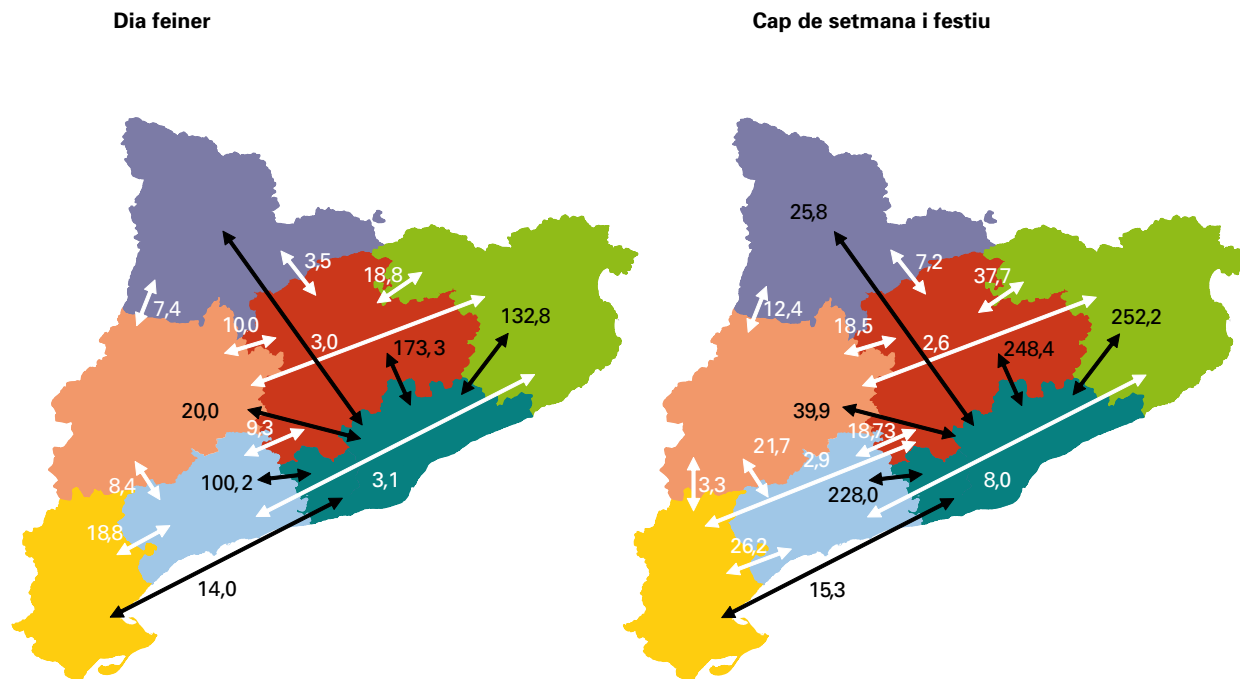
Com ja hem comentat en l'apartat 2, el pes de la mobilitat relacionada amb motius ocupacionals és, en dies feiners, relativament més important que el que es registra en altres territoris; amb tot, els motius personals

**FIGURA 4** Principals desplaçaments intercomarcals segons tipus de dia de la setmana



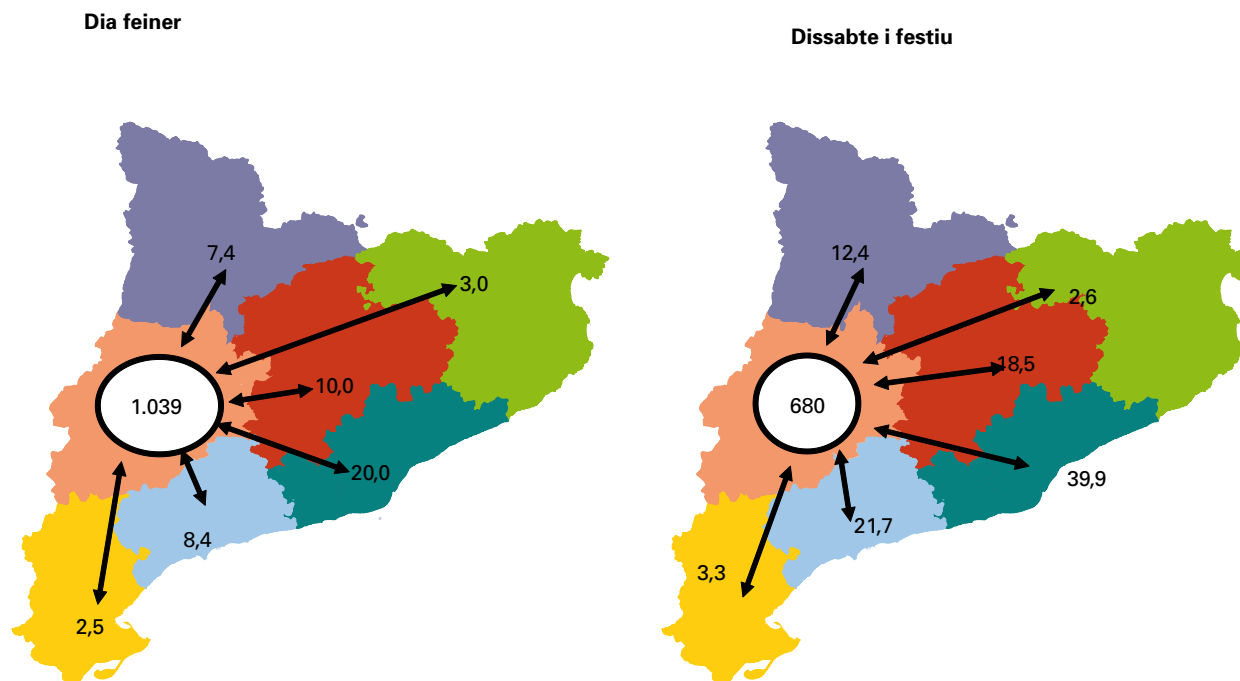
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**FIGURA 5** Principals desplaçaments de connexió entre àmbits segons tipus de dia de la setmana



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**FIGURA 6** Principals desplaçaments de connexió amb origen o destinació a l'àmbit de Ponent segons tipus de dia de la setmana



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

continuen sent els grans protagonistes de la mobilitat. El pes dels motius personals augmenta quan es tracta de moviments interns, és a dir, realitzats dins l'àmbit de Ponent i, curiosament, protagonitza també

una part important de les relacions que s'estableixen amb la metròpoli barcelonina. Existeix una marcada relació funcional dels motius de desplaçaments entre les Terres de Ponent i la Regió Metropolitana que

encadena els desplaçaments ocupacionals amb altres desplaçaments amb motius personals, de manera que el percentatge de retorn a casa amb motius personals supera significativament la suma de les anades ocupacionals.

Contràriament, les relacions que s'estableixen entre les Terres de Ponent, Comarques Gironines i el Camp de Tarragona, també en dies feiners, tenen un caràcter més ocupacional i suposen, en tots els casos, més del 55% del conjunt de desplaçaments. El mateix succeeix amb les relacions amb fora de Catalunya.

### 6.3. Distribució modal dels desplaçaments interns i de connexió

El 74,8% del total de desplaçaments efectuats per la població resident a l'àmbit de Ponent en un dia feiner i el 64,2% en dissabte i festiu tenen l'origen i la destinació a la mateixa comarca de residència. La comarca que presenta un grau més elevat d'autocontenció és el Segrià, tant en el dia feiner com en el dia festiu. Contràriament, la comarca que té una autocontenció més baixa és el Pla d'Urgell, que estableix un bon nombre de relacions amb les comarques veïnes, especialment l'Urgell i el Segrià.

Tal com ja s'ha comentat en el punt 3, a l'àmbit de Ponent es genera una notable ambivalència amb el tema del modes de transport utilitzat en els desplaçaments ja que, d'una banda, hi ha un pes molt important dels modes de transport no motoritzats, però, de l'altra, es detecta de manera paral·lela un ús important del vehicle privat. És en els moviments intramunicipals i també en els desplaçaments de curta distància on guanyen de manera important els modes no motoritzats (47,9% dels desplaçaments realitzats dins l'àmbit). L'ús del transport públic esdevé gairebé residual, especialment dins de l'àmbit. En canvi, el transport públic pren molta

importància en les relacions interterritorials i aquelles de més llarga distància. En la relació amb l'àmbit metropolità, per exemple, l'ús del transport públic suposa un 23% del total dels desplaçaments que es generen en aquesta relació (àmbit de Ponent-àmbit metropolità). Notable és també l'ús del transport públic en la relació amb Comarques Gironines (gairebé un 15%) i Camp de Tarragona (12%). En aquests darrers casos, l'existència d'un bon servei explicaria les dades. És molt més dèbil l'ús del transport públic en la relació amb Comarques Centrals, l'Alt Pirineu i Aran i fora de Catalunya.

## 7. La dimensió subjectiva de la mobilitat

### 7.1. Característiques generals

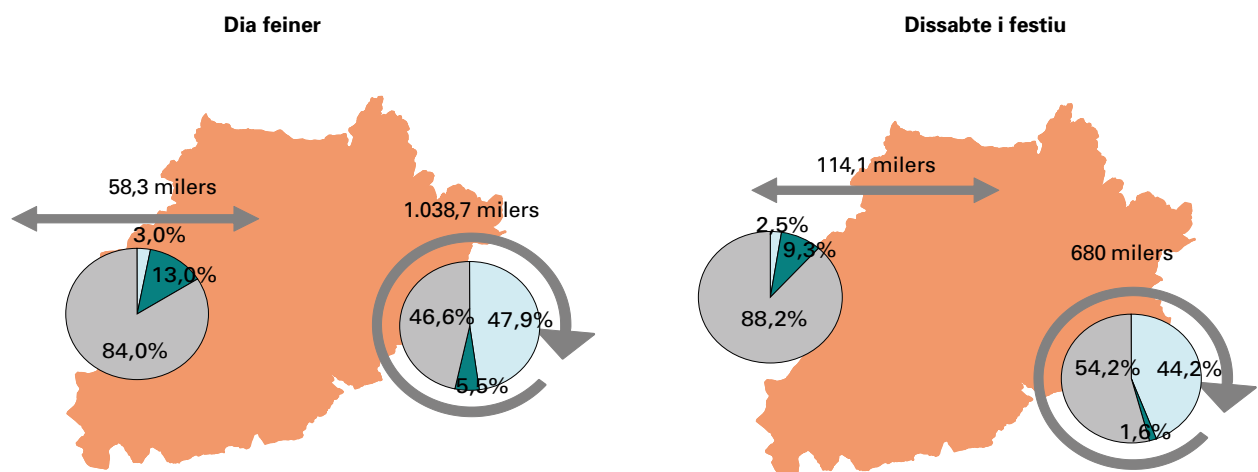
La població que no disposa de permís de conduir representa a l'àmbit de Ponent un 41,3% del total. És una xifra destacable que té encara una dimensió social més gran quan els serveis de transport públic no són eficients en aquest àmbit, tal com ja hem comentat.

### 7.2. Avaluació dels modes de transport

Les avaluacions de la mobilitat a les Terres de Ponent només es poden interpretar després de recordar el context territorial i, com ja hem, vist l'ús majoritari del transport privat en els desplaçaments, tot i que aquest aspecte ha de relacionar-se amb els dèficits i manca de servei de transport públic. Aquesta situació ajuda a entendre les avaluacions següents:

- Transport privat: Els motius a favor del transport privat són molt més oberts i diversos a Catalunya que a les Terres de Ponent, encara que és significatiu que no es donin els mateixos arguments i/o prioritats. A l'àmbit de Ponent els motius bàsics, tenint en compte la premissa de partida, estan relacionats amb la manca o deficiències de l'escàs transport públic. Més

**FIGURA 7** Distribució modal dels desplaçaments segons si són de tipus intern o de connexió i el tipus de dia de la setmana



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**TAULA 9** Distribució modal (% sobre fila) des dels desplaçaments amb origen o destinació a l'àmbit de Ponent. Dia feiner

Àmbit territorial	Mitjà de transport principal			
	Mitjans no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Regió Metropolitana de Barcelona	0,0	23,2	76,8	100,0
Comarques Gironines	3,9	14,9	81,1	100,0
Camp de Tarragona	5,2	12,2	82,6	100,0
Terres de l'Ebre	12,0	12,3	75,8	100,0
Comarques Centrals	5,2	3,3	91,5	100,0
Terres de Ponent	47,9	5,5	46,6	100,0
Alt Pirineu i Aran	5,0	6,5	88,5	100,0
Fora de Catalunya	0,0	5,7	94,3	100,0
<b>Total</b>	<b>45,5</b>	<b>5,9</b>	<b>48,6</b>	<b>100,0</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**TAULA 10** Tipus de permís de conduir de la població resident a l'àmbit de Ponent

Tipus de carnet de conduir	% sobre el total de la població
Sí	58,7
No	5,7
No té vehicle privat, menor 14 anys	11,3
No disposa de carnet	24,2
No ho sap/No contesta	0,0
<b>Total</b>	<b>100,0</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

concretament, s'apunta que no hi ha alternativa de transport públic, amb un 5,99; també es destaca el transport privat pel seu confort o benestar, amb un 5,63; i el factor de l'estalvi de temps en el desplaçament, amb un 5,62. Però al conjunt de Catalunya els motius són ben diferents: l'estalvi de temps de desplaçament, amb un 5,96, en primer lloc; el fet que no hi alternativa de transport públic, amb un 5,81, en segon lloc; i, finalment, haver de desplaçar-se per diversos motius de manera consecutiva, amb un 5,74. Cal destacar que el criteri del confort, que sí que es cita en el cas de l'àmbit de Ponent, no figura en les avaluacions a la resta de Catalunya. El confort a l'àmbit de Ponent sí que es valora ateses les condicions del clima més continental, i les deficients característiques dels transports interurbans.

- b. Pel que fa a les avaluacions del transport públic, la diferència principal en els motius citats a Catalunya són «la congestió» o «el fet de no trobar aparcament» els motius que són al primer punt, amb un 5,89%, que, en canvi, baixen a la tercera posició a les Terres de Ponent. També és significatiu que a l'àmbit de Ponent gairebé no es consideri el valor

**TAULA 11** Avaluació mitjana dels motius per a l'ús del transport privat a l'àmbit de Ponent

Motiu per a l'ús del transport públic	Avaluació mitjana
La distància d'accés a les parades/estacions	4,97
La fiabilitat i puntualitat del servei	4,87
La dificultat per trobar aparcament o la congestió	4,85
El menor impacte ambiental	4,77
El confort o benestar	4,77
El menor cost	4,59
La seguretat o el baix risc de tenir un accident	4,38
La freqüència de pas	4,33
El menor temps de desplaçament	3,99

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

de «menor temps de desplaçament», situat a l'últim punt d'avaluació, que sens dubte està lligat a l'avaluació de les massa grans distàncies entre parades i/o entre estacions. Així, a Catalunya, el factor de l'estalvi de temps queda en tercer lloc, amb el 5,33, mentre que a les Terres de Ponent és al final, amb un 3,99, quasi dos punts. Cal destacar la distància de les xarxes de transport públic, gairebé no existents a la majoria dels municipis, perquè tenen menys de 20.000 habitants, i a les existents, de tipus interurbà, per una distància més gran entre les parades. De fet, sembla que la manca de distàncies correctes i també de fiabilitat i de puntualitat són la base de la poca valoració del transport públic a l'àmbit de Ponent, amb unes puntuacions de 4,97 i de 4,87% respectivament.

- c. Així, doncs, les avaluacions que es realitzen del transport privat i públic no només estan relacionades sinó que tenen condicionaments creuats. Com

Motiu per a l'ús del transport públic	Avaluació mitjana
El fet que no hi hagi cap alternativa per desplaçar-se amb transport públic	5,99
El confort o benestar que representa viatjar en vehicle privat	5,63
Estalvi en el temps de desplaçament	5,62
Haver de desplaçar-se a diferents llocs de manera consecutiva	5,37
El fet que les alternatives existents per desplaçar-se amb transport públic tinguin poca freqüència	4,90
La disponibilitat d'aparcament al lloc de destinació	3,72
La seguretat o la sensació de protecció	3,60
El fet que les alternatives existents per desplaçar-se amb transport públic tinguin massa transbordaments	3,11
El menor cost	2,36

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

a marc més general i comparatiu entre els dos modes de transport, cal destacar també que les avaluacions dels motius per l'ús —recordem que l'ús del transport públic és minoritari a l'àmbit de Ponent— oscil·len entre el màxim i el mínim en un sol punt. És una avaluació clara i que podem denominar «compacta» i coherent amb les deficiències anotades. A la resta de Catalunya aquesta diferència s'amplia a dos punts. També és coherent amb un millor servei públic de transport. Però hem de fer veure també que, per contra, les avaluacions a favor dels motius de l'ús del transport privat són més obertes i fluctuen entre 6 i 2,36, o sigui, més de 3 punts. És com si, en no tenir més remei que fer servir el privat, els motius no estiguessin tan clars o tan compactes com a l'avaluació del públic. Així, una de les reflexions possibles és que la millora dels transports públics té un camí clar de com procedir a les millores necessàries.

## 8. Despesa declarada en cost de mobilitat

La despesa mensual declarada pels usuaris dels diferents mitjans de transport al conjunt de Catalunya és de 473,7 milions d'euros, distribuïda en 108,2 milions d'euros en transport públic i 365,5 milions d'euros en transport privat. Així, la despesa mensual mitjana declarada pels usuaris és d'uns 25 euros en transport públic i de més de 100 euros en transport privat. Cal indicar que aquesta despesa es calcula sobre la població usuària d'aquest mitjà i, per tant, és una ràtio entre despesa total i població usuària i no una suma directa de les diferents partides.

Mentre que a les Terres de Ponent es declara una despesa mensual de 18,65 euros de mitjana en transport públic, la xifra augmenta a 91,84 euros per al transport privat. Com es pot veure, el desequilibri torna a il·lustrar els tipus de mobilitat i els modes de transport utilitzats en els diferents àmbits. Destacable és, en

aquest sentit, que els àmbits funcionals de Catalunya on es declaren les despeses mensuals més baixes en transport públic són les Terres de Ponent i les Terres de l'Ebre, àrees on els serveis de transport públic o bé són inexistent o són deficients.

## 9. Notes de reflexió sobre les dades de l'Enquesta de Mobilitat a les Terres de Ponent

### *Mobilitats diferencials per les ciutats i pobles de l'àmbit de Ponent*

Com al conjunt de Catalunya, la mobilitat personal mostra un perfil ben diferent de la mobilitat ocupacional. Aquesta està condicionada pels fluxos de la feina i dels estudiants. La mobilitat ocupacional té una forma de dues puntes al dia. Una de molt alta a primera hora del matí i una de més baixa, la meitat que l'altra, a la tarda. Però podem dir que la mobilitat personal és molt més «plana» i podem afegir que més «lenta». Sobretot, ocupa més «temps» i, segurament, més espai dels nostres pobles i ciutats. Això implica una menor tensió per la trama urbana que aquella que genera els fluxos ocupacionals, amb menors costos derivats de la congestió i dels efectes del trànsit dens, com els accidents i l'estrès, alhora que també ofereix, amb aquesta mobilitat contínua, plana i llarga, amb una forma de dues corbes suaus, una ocupació urbana més alta i, en conseqüència, una seguretat dels espais públics també més alta. A més, cal recordar que en conjunt la mobilitat ocupacional és més baixa que la personal. Fer visible aquesta forma més «cívica», més diària i tranquil·la, de menys impacte que la mobilitat ocupacional, abans denominada «obligada», és una de les lliçons derivades de l'enquesta, i ofereix tot un seguit de pistes per a polítiques de mobilitat a les ciutats catalanes lligades a l'administració del temps a la ciutat/territori.

### *El fort pes del transport privat*

És destacable que diverses dades de l'enquesta fan veure el baix percentatge d'utilització del transport

públic a l'àrea funcional de l'àmbit de Ponent. Aquest dèficit es correspon amb la manca de xarxes i serveis de transport públic, fet que està relacionat, també, amb l'estructura del territori i amb la dèbil presència de nuclis urbans més grans.

Una altra de les qüestions que il·lustra l'enquesta és el notable pes de la mobilitat no motoritzada, fins i tot en itineraris a la feina o l'estudi, i amb una utilització més alta de la bicicleta que a la resta de Catalunya. Encara que són dades petites respecte al total de la mobilitat, són diferencials respecte al conjunt de Catalunya, i significatives a l'àrea de les Terres de Ponent. Aquesta mobilitat, de volum general una mica inferior a la resta de Catalunya, és intensa però més «curta» els dies feiners i implica distàncies més llargues els dies

festius. És com si la forta presència de la mobilitat de proximitat —no motoritzada, clara en dies feiners, quan s'utilitza la marxa a peu i la bicicleta— es contraposes a un moviment més llarg dels caps de setmana. Volem insistir en el fet que la manca d'un sistema de transport públic, ampli i general, a l'àrea funcional de l'àmbit de Ponent, en marca la mobilitat. En aquest sentit volem citar, com a bona pràctica de mobilitat, la creació del Consorci del Transport Públic de Lleida, creat entre el DPTOP de la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de l'àrea de Lleida, que dona resposta a alguns dels problemes de la mobilitat abans comentats i que cohesiona l'àmbit espacial i els temps dels ciutadans a l'entorn de la ciutat de Lleida. L'experiència del Consorci ofereix un instrument de millora de la mobilitat al conjunt de l'àrea funcional de l'àmbit de Ponent.